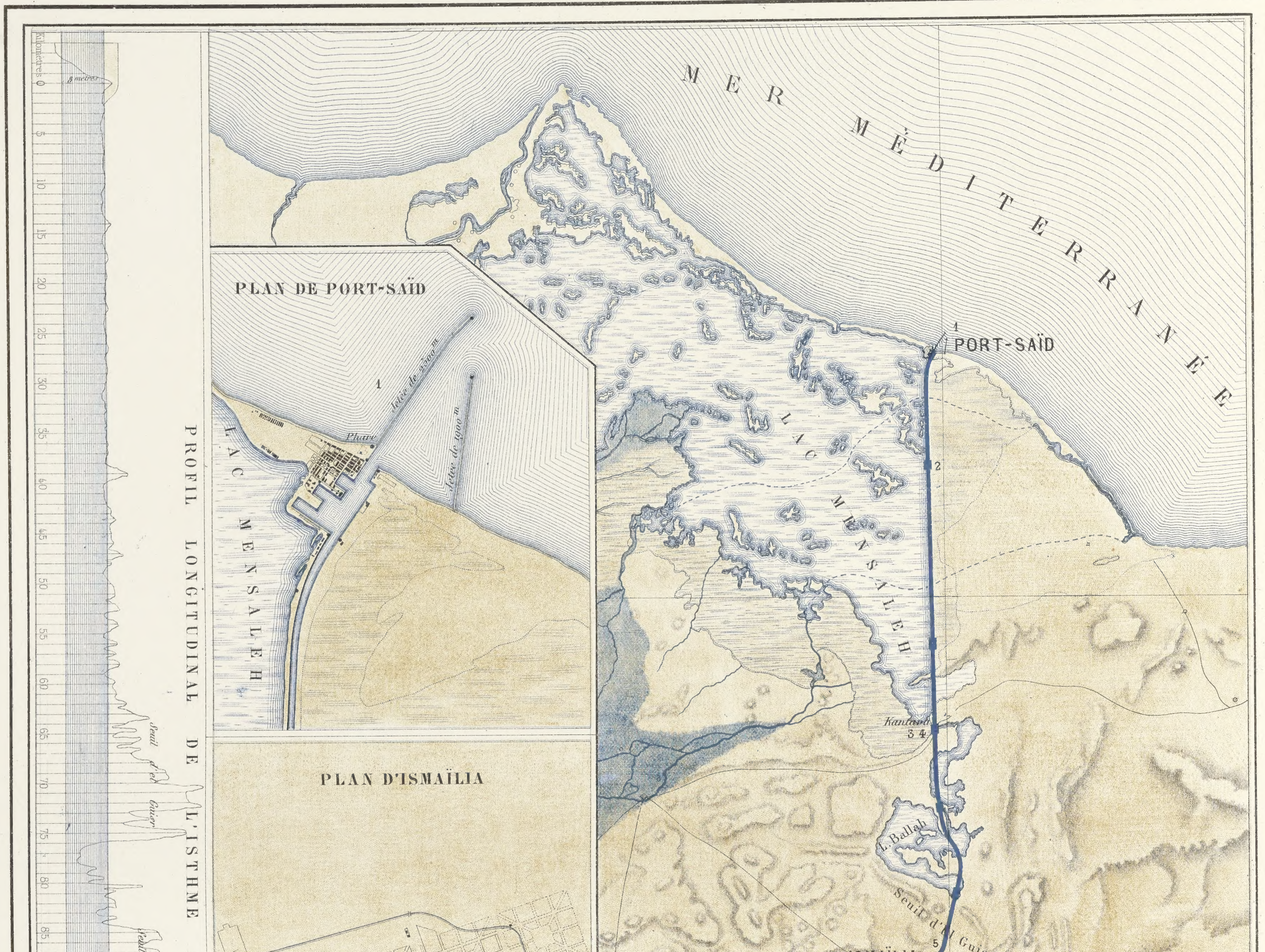
# INAUGURATION DU CANAL DE SUEZ

# VOYAGE DES SOUVERAINS

VOYAGE PITTORESQUE À TRAVERS L'ISTHME DE SUEZ




Lith. Goyer et Hermet Pres, 7, pas. Dauphine, Paris.

A. Le Béalle del. et sc.


PARIS

PAUL DUPONT, EDITEUR
45 Rue Jean Jacques Rousseau

ERNEST LACHAUD EDITEUR
4 Place du Théatre Francais

# VOYAGE PITTORESQUE

A TRAVERS

# L'ISTHME DE SUEZ

PAR

MARIUS FONTANE

---

## VINGT-CINQ GRANDES AQUARELLES

D'APRÈS NATURE

PAR

RIOU

Lithographiées en couleur par M. EUGÈNE CICERI

PARIS

PAUL DUPONT, ÉDITEUR
41 RUE JEAN-JACQUES-ROUSSEAU

E. LACHAUD, ÉDITEUR
4 PLACE DU THÉATRE-FRANÇAIS




Riou pinxit

Imp. Lemercier & Cie Paris

Eugène Cicéri lith.

1

PLANCHE I.

ENTRÉE DE PORT-SAÏD

# CHAPITRE PREMIER

## PORT - SAÏD

EN MER, VERS PÉLUSE. — LA PLACE CONDAMNÉE. — LE LAC MENZALEH IMPRATICABLE
PREMIÈRE EXPLORATION. — MER DE FANGE TRAVERSÉE A PIED SEC. — UN HIVER EN RADE. — PREMIER COUP DE PIOCHE
LES PIONNIERS LUTTANT CONTRE LA NATURE. — PORT SAÏD SE FORME : JETÉE, AVANT-PORT, PORT, BASSINS
VILLE CRÉÉE ET VIVANTE. — LES COLONS. — MOUVEMENT MARITIME.

> « Peins-toi un pays qui offre tour à tour l'image d'un désert poudreux, d'une plaine liquide et argentine, d'un marécage noir et limoneux, d'une prairie verte et ondoyante et d'un gueret couvert d'épis jaunissants. »
>
> AMROU, AU CALIFE OMAR.

Ayant conquis l'Égypte à l'islamisme, Amrou — 638-640 — voulut établir une communication entre les deux mers. Il écrivit à son maître, le calife Omar, pour lui décrire le pays vaincu : « Une prairie verte et ondoyante, un gueret d'épis jaunissants, » tel était le delta du Nil; — « un désert poudreux, une plaine liquide et argentine, un marécage noir, » tel était l'isthme à percer.

Le calife ne voulut point qu'on exécutât l'œuvre destinée, pour lui, à ouvrir la route aux étrangers.

Douze cents ans après Amrou, Ferdinand de Lesseps se propose de creuser un canal maritime qui traversera directement l'isthme, de Péluse à Suez, à travers les marécages « noirs et limoneux » des lacs Menzaleh et Ballah, à travers le « désert poudreux. » L'entreprise est déclarée impossible : jamais on ne vaincra le désert, jamais on ne créera rien de stable sur ce rivage condamné à demeurer stérile qui s'étend d'Alexandrie à Damiette.

Le marin qui reçoit la mission de mettre le cap sur Péluse et de voguer vers ce rivage maudit, sourit de pitié et ne se résigne à cette navigation inutile qu'en esclave servant le caprice d'un insensé. Soit! il tendra la voile et obéira.

Les flots tourmentés de la haute mer s'apaisent et s'alourdissent à mesure que la plage se dessine mieux à l'horizon. On dirait que, pour défendre l'isthme contre toute tentative de débarquement, la nature a lentement mélangé les eaux avec la terre du rivage,

de telle sorte qu'il n'est plus possible de distinguer la ligne qui sépare l'Égypte de la Méditerranée. C'est en vain que la barque la plus plate veut aborder, elle touche sans cesse le fond en avançant, et dix tentatives réitérées restent infructueuses.

La ligne grise où viennent mourir les vagues, sans bruit, est imprenable. Et si, hardiment, l'explorateur abandonne la barque pour marcher vers la terre; s'il peut parvenir, sans disparaître dans les vases, jusqu'au sol si bien défendu, un autre obstacle est là qui luttera encore : la plage n'est qu'un bourrelet de sable, un Lido de cinquante mètres de largeur, et derrière cette rive trompeuse s'étend, aussi loin que les yeux peuvent voir, une seconde mer, absolument inabordable, calme comme un vaste étang sans profondeur. Si, dans l'immensité de cette inondation intérieure, l'on distingue comme de véritables plaines émergeant de l'eau, il faut y prendre garde; car ces espaces étaient hier encore couverts par les débordements du Nil, et c'est une tombe assurée pour l'imprudent qui s'y aventurerait.

Tel est le lac Menzaleh, telle est cette « plaine liquide » dont parle Amrou. Et c'est à travers ce marais, sur une longueur de 45 kilomètres, que le canal maritime de Suez doit passer, après avoir franchi le Lido. C'est là encore que doit s'élever la ville destinée à rivaliser avec Marseille et Liverpool : Port-Saïd. C'est là, enfin, que paraît se dresser le plus redoutable problème parmi ceux dont l'énergie humaine devra trouver la solution : creuser un canal, créer une ville, vouloir un port, en un point où la mer n'est plus et où la terre n'est pas encore.

M. de Lesseps avait reçu de Mohammed Saïd, vice-roi d'Égypte, la mission de creuser le canal de Suez. Il avait fait connaître au monde entier sa résolution prise de poursuivre son œuvre. A son ardent appel, la plus grande partie répondit par une sorte de défi de pouvoir jamais arriver à Péluse, ce « cloaque de vase et de boue. »

Et en effet, le nom même de Péluse ne vient-il pas du grec *Pelos,* qui signifie « boue »? Les Arabes ne nomment-ils pas ce point de la côte *Tineh,* et *Tineh* ne se traduit-il pas également par « boue? »

Ne pouvant aborder sur cette côte vraiment impraticable, M. de Lesseps voulut y arriver par terre et il partit, résolûment, suivi de quelques amis dévoués et de son fils, pour cette première exploration.

## II

La caravane d'exploration, après avoir parcouru l'isthme pendant huit jours, parvenait, le 28 décembre 1856, à la dernière étape, au point où les voyageurs devaient se heurter à l'inconnu.

Sur le sommet de la dernière dune s'accroupirent les cent soixante-dix chameaux qui avaient porté les vivres et les bagages. On apercevait au loin la plaine de Péluse, à laquelle il fallait arriver. Le lac Menzaleh, appauvri par l'évaporation et peu favorisé, cette année-là, par la crue du Nil qui avait été très-faible, laissait à découvert de grands espaces noirâtres.

Pour parvenir au Lido, il fallait contourner cet immense bassin. Mais « on était impatient d'arriver au terme : » traverser directement ce lac desséché devait épargner de longues heures de route. Sans hésitation, M. de Lesseps s'y aventura.

Les conducteurs de la caravane, gens du pays, voulaient en vain s'opposer à cette téméraire tentative; en vain les compagnons de l'explorateur le rappelèrent-ils à eux: M. de Lesseps, silencieux, avançait toujours. Son fils, M. Charles de Lesseps, le rejoignit, puis M. Barthélemy Saint-Hilaire. « Nous ne descendîmes dans la plaine, a écrit ce dernier, qu'avec une sorte d'hésitation. Trois audacieux s'y aventurèrent, au risque, croyait-on, de s'y enfoncer avec leurs montures dans la vase, et peut-être même de s'y perdre. Le reste de la caravane demeura sur le haut de la dune, regardant non sans anxiété notre tentative, qui semblait périlleuse, mais qui devait épargner à nos compagnons un détour de quelques lieues, si elle réussissait. »

La tentative réussit, et en moins d'une demi-heure la caravane arrivait aux ruines de l'antique Péluse, après avoir traversé à pied sec ces « mers de fange » si redoutées.

Les explorateurs suivirent la plage, tantôt à l'est, tantôt à l'ouest, et ils se réjouirent en constatant la solidité de ce terrain étroit. Si l'eau de la mer, sur les bords, était peu transparente, c'est que le limon du Nil, répandu sur la côte, y était sans cesse délayé par les vagues : ni vase, ni boue à quelques mètres du rivage, mais au contraire un sable favorable à l'ancrage des bâtiments.

La monotonie plate du sol n'était rompue que par une éminence d'un ton plus sombre qui apparaissait au loin. La caravane se dirigea vers ce rocher qui semblait promettre des matériaux solides aux constructeurs du port futur. Mais au lieu d'un cap ou d'un roc, d'ailleurs inexplicable en cet endroit pour les géologues, on ne trouva que les ruines d'un fort romain. La nature restait, là, l'ennemie du grand projet; elle lui refusait absolument tout.

Ayant ainsi vu de ses yeux et foulé de son pied le point où le canal devait déboucher dans la mer Méditerranée, M. de Lesseps déclara possible la création de Port-Saïd et revint à Alexandrie apporter la « bonne nouvelle. »

En rade, le capitaine Philigret, exilé pendant tout l'hiver sur une frégate que le vice-roi avait mise à sa disposition, devait, plus tard, annoncer aux marins la solidité des fonds et la clémence du ciel sur ces parages.

Le 25 avril 1859, une seconde caravane campait sur le même terrain. Mais cette fois aucun doute n'existait plus dans les esprits. En Europe, vingt-cinq mille actionnaires s'étaient associés au vice-roi d'Égypte pour constituer le capital nécessaire à l'exécution des travaux.

Sur le cordon littoral qui séparait encore le lac Menzaleh de la mer, cent cinquante pionniers étaient réunis. Parmi eux : M. Mougel-Bey, directeur général des travaux; MM. de Montaut, Laroche et Larousse, ingénieurs; M. Aubert-Roche, médecin en chef; M. Hardon, entrepreneur général des travaux; M. A. de Corbin de Mangoux, administrateur de la compagnie.

Ce groupe, auquel se mêlaient des marins et des ouvriers fellahs, entourait silencieusement M. de Lesseps. Le drapeau égyptien, piqué en terre, flottait au vent.

Et saisissant une pioche, le cœur gros d'émotion :

« Au nom de la compagnie universelle du canal maritime de Suez, dit M. de Lesseps, et en vertu des décisions du conseil d'administration, nous allons donner le premier coup de pioche sur le terrain qui ouvrira l'accès de l'Orient au commerce et à la civilisation de l'Occident.

« Nous sommes tous réunis ici dans une même pensée de dévouement pour les intérêts des associés de la compagnie et ceux de son auguste créateur et bienfaiteur, le prince Mohammed-Saïd. »

La première tranchée ayant été vigoureusement faite, M. de Lesseps s'adressa aux ouvriers égyptiens, que l'admiration timide retenait au second plan :

« Chacun de vous, leur dit-il, va donner son premier coup de pioche, comme nous venons de le faire. Rappelez-vous que ce n'est pas seulement la terre que vous allez remuer, mais que vos travaux apporteront la prospérité dans vos familles et dans votre beau pays.

« Honneur à l'effendinah Mohammed-Saïd! »

## III

A Londres, dans un meeting, M. de Lesseps avait dit : « Une affaire ne se fait pas avec ceux qui ne croient point à son succès, mais avec ceux qui ont confiance. »

Les premiers travailleurs communiquèrent à ceux qui vinrent se joindre à eux cette inaltérable confiance qui ne s'est pas démentie un seul instant. On peut dire que c'est avec rage qu'ils luttèrent contre la nature : endiguant la mer, repoussant les vases superficielles, creusant le terrain, formant le propre sol sur lequel ils édifieront leurs demeures.

Les ouvriers du premier jour campent sur des radeaux grossièrement abrités, puis les tentes se dressent sur le Lido consolidé, des chalets succèdent aux tentes, enfin, autour des chalets, au fur et à mesure que les déblais apportés se durcissent au soleil, des maisons s'édifient.

Ils étaient vingt il y a quelques années à peine; ils sont douze mille aujourd'hui qui travaillent ou trafiquent : ouvriers, marins et marchands.

Avant d'arriver au port, les navires sont déjà en sûreté : la rade a été resserrée entre deux jetées monumentales qui, du rivage, s'avancent vers la haute mer, assurant le calme d'un lac tranquille à un avant-port qui mesure 171 hectares.

Ceux qui ont entrepris ce travail plein de hardiesse, MM. Dussaud frères, ont la gloire de l'avoir achevé. Avec le sable de la plage et la chaux venue d'Europe, plus de 25,000 blocs énormes ont été pétris, durcis au soleil et jetés à la mer, l'un sur l'autre, pesant chacun de 22 à 25,000 kilogrammes et cubant ensemble 249,467 mètres.

C'est ainsi que les deux jetées ont été construites; l'une, celle de l'ouest, ayant 2,500 mètres de longueur; l'autre, celle de l'est, s'avançant à 1,900 mètres en mer.

Le navire venu du large se dirige vers ces deux bras protecteurs, pénètre dans l'avant-port et va directement vers le canal. Quand le soleil descend à l'horizon, empourprant le tableau, le spectacle est grandiose. Les eaux dormantes reflètent le ciel embrasé, et, comme dans une brume lumineuse, les mâts des navires ancrés dans les bassins s'élèvent en innombrables hachures. Le bruit des ateliers et les cris de la ville vivante arrivent jusqu'au marin, tandis que les vagues que la brise accumule viennent se heurter aux jetées protectrices, blanchissant d'écume les vives arêtes des blocs entassés.

Par un chenal, les bâtiments arrivent à Port-Saïd. Qui reconnaîtrait là cette plage inhospitalière où rien ne devait être tenté? Le port est vaste; il se prolonge jusqu'à l'entrée du canal. Trois bassins entrent dans la ville : le bassin du Commerce, où viennent s'ancrer les bâtiments chargés de matériaux et de provisions; le bassin des Ateliers, où s'accumule tout le matériel flottant de la compagnie; le bassin Chérif, où les grandes sociétés de navigation sont déjà prêtes à recevoir les paquebots qui traverseront le canal, pour les approvisionner de marchandises.

Des montagnes de houille dressent leur masse noire au fond du port. Des grands ateliers sortent ces bruits incessants qui sont le concert de l'industrie : éclats cadencés des enclumes, roulement strident des frappeurs qui martèlent le fer, souffle énorme des forges.

La population bariolée encombre les quais. De toutes parts sont venus des colons qui ont pressenti l'avenir de Port-Saïd : marins de l'Archipel, raïs arabes, canotiers maltais, matelots de tous ports, fournisseurs de navires, ouvriers de tous états, marchands de toute sorte, boutiquiers d'aujourd'hui, négociants de demain, — tout cela va, vient, vit, jouissant déjà des bienfaits de l'œuvre et concourant à son succès.

Voici parmi ces habitants joyeux — ce souvenir vivant va droit à l'âme! — voici un vigoureux marin que l'âge n'a pas encore courbé, mais dont les cheveux ont blanchi et qui vit dans un étonnement perpétuel. Ce brave est un de ceux qui, envasés dans le lac, maintinrent sur leurs épaules une planche sur laquelle M. de Lesseps, cramponné d'une main, sondait, de l'autre, pour la première fois, la profondeur réelle des eaux bourbeuses.

Ces « marécages » ont disparu. Un terrain factice a été apporté qui s'élève à 3 mètres au-dessus de la mer et s'étend sur une surface de 30 hectares, portant la ville, Port-Saïd, aux rues bien alignées, aux demeures élégantes, à la population endiablée pour le travail.

Pour creuser ce port-là, qui n'a pas moins de 53 hectares de superficie, et en assurer

l'accès par un chenal, il a fallu enlever 4,669,943 mètres cubes de déblais. Ce travail a été poursuivi et exécuté par MM. Borel et Lavalley avec une vigueur et une précision remarquables. Leurs dragues, savamment combinées, ont fouillé la terre et livré à de nombreux porteurs à vapeur les déblais que ces derniers emportaient à la haute mer.

L'œuvre étant achevée, on ne verra plus dans ce port, désormais livré à la seule navigation, cet enchevêtrement pittoresque de navires à l'ancre donnant leurs chargements, de canots innombrables sillonnant les darses pour porter les ordres et surveiller les travaux, de dragues et d'appareils creusant à toute vapeur, sous l'œil vigilant de l'ingénieur de la compagnie, M. Laroche, un des ouvriers du premier jour, pour qui Port-Saïd, qu'il a commencé et vu achever, sera un titre.

## IV

« Je suis arrivé à Port-Saïd, dans une ville presque inconnue, dit M. Béhic, directeur des Messageries impériales, en 1862. — Là, j'ai trouvé une grande population, des ateliers dignes de l'Europe en pleine activité, un vaste port que l'on creuse, une jetée, d'immenses magasins, de belles maisons, presque le confortable. Je suis encore dans le plus grand étonnement de ce que je viens de voir.

« Marchez, continue celui qui fut ministre du commerce en France quelque temps après sa visite aux travaux du canal; marchez, réunissez les deux mers, exécutez ce projet grandiose. Pour ma part, je suis convaincu que vous l'achèverez. » M. Béhic, lui aussi, avait confiance.

Le canal s'est achevé, et Port-Saïd a grandi; et il a grandi même commercialement. Depuis l'origine, plus de 6,000 navires, jaugeant environ 1,200,000 tonneaux, sont venus jeter l'ancre dans le port nouveau, les uns approvisionnant les chantiers, les autres apportant des marchandises destinées à être transitées à Suez.

Car, sans attendre l'ouverture définitive du canal à la grande navigation, depuis trois ans Port-Saïd est en communication navigable avec la mer Rouge. Un énergique agent du transit, M. de Rouville, est là qui reçoit les houilles et les autres produits européens pour les expédier rapidement et économiquement à Suez; et pendant que les dragues creusent violemment le terrain, que les porteurs, se succédant sans interruption, emportent les déblais à la mer, des remorqueurs entraînent de longs convois, chargés de houille et de marchandises, qui se faufilent comme des couleuvres au milieu des appareils en travail.

Le soleil disparu, la population se répand sur la plage, que borde une ligne d'élégants chalets. Au célèbre jardin du docteur Zarb, abondante moisson de fleurs a été faite; c'est l'heure de la promenade, et aussi l'heure de la retraite pour les ouvriers égyptiens qui se

dirigent, lents dans leur marche, une chanson aux lèvres, vers le village arabe s'étendant au bord de la mer, agglomération de gourbis en pisé que recouvrent des nattes couleur d'or et que pavoisent d'indescriptibles étoffes rudement enluminées.

Le contraste est brutal entre le village arabe et la ville nouvelle. Port-Saïd est déjà une cité européenne par ses constructions et par ses habitants. On débarque sur un quai où s'étalent les marchandises de toute sorte, pour pénétrer ensuite dans la ville par un boulevard que limitent les comptoirs des commerçants, les docks et les entrepôts.

Au centre se dessine une place à pans coupés d'où rayonnent, comme les quatre branches d'une croix, les rues où sont établis les marchands et les colons. Ici, le *bazar* où les provisions abondent; là, les lieux de repos où l'on retrouve un souvenir de la patrie: Le brouhaha des marchés cesse à peine que préludent, dans les cafés-concerts, les virtuoses venus de tous les pays. Les marins ont quitté leurs navires, les ouvriers leurs ateliers, les employés leurs bureaux et, fraternellement, on s'entretient de l'avenir.

C'est chose remarquable et consolante à la fois que de constater avec quel despotisme une grande idée s'impose à l'admiration de tous: Pour ceux qui vivent là, à Port-Saïd, comme pour ceux qui ne font qu'y passer, le percement de l'isthme est « la grande affaire. » Un voyageur disait devant nous: « Le canal est œuvre durable parce qu'il est œuvre de tous: les uns le font, les autres l'adoptent; il a une universelle paternité. »

La soirée est bruyante. La nuit venue, le calme se répand peu à peu. Le phare est allumé. A une distance de 25 milles en mer les navires voient, grâce à lui, Port-Saïd, et cela depuis l'origine des travaux.

Tout dort dans la ville, pendant que les dragues infatigables achèvent leur tâche et que les porteurs, tordant leur hélice dans l'eau, vont et viennent du canal à la mer, de la mer au canal.

---



## PLANCHE II.

LE CANAL MARITIME A TRAVERS LE LAC MENZALEH.

# CHAPITRE DEUXIÈME

## DE PORT-SAÏD A KANTARA

EN ROUTE VERS LE CANAL. — ENTRÉE DANS LE LAC MENZALEH. — PÊCHEURS ET PÊCHERIES.
PREMIER CHENAL NAVIGABLE. — LES HABITANTS DU LAC, HÉROÏQUES PIONNIERS.
LES BERGES. — DRAGUES A LONG COULOIR. — LE PASSÉ D'EL KANTARA. — VESTIGES ROMAINS.
SOUVENIR DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE. — LE PREMIER CAMPEMENT. — KANTARA VILLE NOUVELLE.
HALTE DE CARAVANE. — LE BAC.

### I

« Égypte sois glorieuse et fière! On rouvrira l'antique canal d'Omar; ce travail, œuvre prodigieuse, dont nos aïeux, une fois déjà, ont eu la gloire. »

« Cet isthme, c'est un devoir sacré de le briser; la terre s'indigne et gronde de le voir exister encore : le percer, c'est l'éventrer avec douleur; mais, alors, nos douleurs à nous disparaîtront pour jamais. »

CHEIK RÉFAAH.

Dès la première heure du jour Port-Saïd reprend son animation. Le quai voit s'entasser les marchandises qui doivent être transitées de la mer Méditerranée à la mer Rouge, et parmi les tas de charbons et les ballots de toute sorte se font un passage les voyageurs qui vont s'embarquer pour Kantara, Ismaïlia, Suez et les chantiers échelonnés le long du canal.

Les chalands ventrus reçoivent les marchandises. Le remorqueur qui va emporter les chalands est prêt à recevoir l'amarre, le canot postal semble impatient de reprendre son labeur quotidien : la chaudière ronfle, le sifflet annonce le départ. En route !

Le canot, laissant flotter à l'arrière le drapeau égyptien et portant au mât le guidon de la compagnie, carré d'étoffe bleu sur lequel se dessinent en blanc ces deux lettres : I S — (Isthme de Suez), — passe à travers la flotte commerciale qui remplit le bassin, et, parvenu au milieu du port, tourne le cap vers le canal.

L'entrée de cette voie navigable a un caractère de grandeur qui frappe l'esprit. Le contraste qui éclate entre Port-Saïd qu'on vient de quitter si bruyant, si vivant, et cette nappe d'eau immobile, largement endiguée par des talus d'une rectitude sévère, sorte de fleuve immense dont le courant aurait été brusquement arrêté, saisit, étonne le voyageur. Les barques, dont les voiles blanches se gonflent, glissent sur cette eau dormante qui semble trop lourde pour être ridée : C'est que la brise passe par-dessus les digues, vient s'engouffrer dans la voilure

et ne descend pas jusqu'à l'eau si bien protégée. Ce spectacle est étrange ; on ne peut réprimer un mouvement de surprise bien naturelle.

Nous avons dit ce qu'était cette partie de l'isthme alors que la première caravane d'exploration s'y aventura : un vaste marais séparé de la mer par un lido. Ce lac — le lac Menzaleh — avait 135,000 hectares de superficie ; ses bords mesuraient 220 kilomètres. De Port-Saïd à l'extrémité du lac, sur une longueur de 44 kilomètres, le canal maritime était à creuser presque entièrement, le fond de ce « désert limoneux », suivant l'expression d'Amrou, ne descendant pas au-dessous de 2 mètres. Cette mer intérieure, ou, pour mieux dire, cet étang alimenté par le Nil qui s'y déverse et par la Méditerranée qui ronge parfois le lido et s'y fait une voie d'inondation, était livré à l'exploitation de la pêche ; de là, sur quelques points de la côte, aux environs du Nil, sur des îlots naturels, sur des bancs de sable émergeant des eaux, des villages pittoresques, faits de paille et de boue, où vivaient les pêcheurs. « Chaque nuit, a écrit Berchère, qui vit le lac Menzaleh avant le canal, — chaque nuit les barques partent en flottille pour aller poser leurs filets dans les endroits les plus poissonneux du lac, laissent un homme commis à leur garde et viennent le relever quand le jour commence à poindre. Nous rencontrons plusieurs de ces pêcheries, indiquées par de longues perches, des bouées flottantes et de petites plates-formes peu élevées au-dessus de l'eau, tantôt artificielles, tantôt formées de roseaux. C'est là que le gardien se tient blotti, surveillant de l'œil ses filets dont la longue corde est attachée près de lui, guettant au passage et suivant du long canon de son fusil le gibier qui arrive à sa portée. Il n'est pas de langue de terre, pas de longue savane couverte de joncs et de roseaux, qui ne soit habitée par de nombreuses troupes d'oiseaux ; leur nom est légion ; l'air est plein de battements d'ailes... Maintenant, faites voguer dans le lac les flottilles de barques occupées nuit et jour à la pêche ; peuplez l'espace de longues files de flamants, de pélicans et de grues ; voyez ces eaux aujourd'hui calmes se creuser parfois en longues lames sous le souffle des vents, vous aurez la physionomie du lac Menzaleh, le jour. »

Matharieh et Menzaleh étaient les paisibles entrepôts des pêcheurs. Cette existence d'exil que menaient ces pêcheurs devait être troublée, et le canal, réunissant deux mondes, devait arracher à leur isolement ces populations si longtemps condamnées.

Mais comment creuser un canal dans un marais ? Les bas-fonds ne permettaient pas d'y lancer des dragues ; le sol inconsistant, vaseux, fluide, ne permettait pas d'y construire des chantiers. M. Ferdinand de Lesseps nous dira lui-même combien le problème était compliqué et comment il en trouva la solution.

## II

« Une fois que la ville de Port-Saïd a été fondée, dit M. de Lesseps, nous avons commencé, après y avoir établi des ateliers, à exécuter de grands travaux dans le lac Menzaleh. Le lac

Menzaleh a 44 kilomètres de Port-Saïd à Kantara. Il était très-difficile, au milieu des inondations de ce lac, qui laisse des dépôts de limon, de pratiquer un chenal suffisant pour y introduire des dragues. Il y a des endroits où l'eau est si peu profonde qu'elle ne peut même pas porter un radeau.

« Il fallait que les hommes vinssent s'enfoncer dans la vase, et que, ramassant la boue avec leurs mains, la serrant contre leur poitrine, ils la portassent à droite et à gauche pour former des bourrelets.

« De cette boue remuée sous le ciel brûlant de l'Égypte s'exhalait une odeur d'hydrogène sulfuré insupportable; mais, ce qu'il y a de remarquable, c'est que la salure des eaux du lac est telle, que ses émanations n'ont pas été dangereuses pour la santé des hommes. Nous avons eu le bonheur de ne pas avoir plus de malades que dans les autres localités. J'ai souvent passé des journées, même en plein été, au milieu de ces travaux, et je n'en ai pas souffert. Du reste, les pêcheurs du lac Menzaleh, population saine et vigoureuse, sont accoutumés à placer les filets de pêche et à pousser leurs barques dans les bas-fonds en marchant dans le lac avec de l'eau jusqu'à la ceinture. La Bible dit que le lac Menzaleh était le vivier des Pharaons...

« Je dois avouer, continue M. de Lesseps, que le premier chenal à travers le lac Menzaleh était pour moi le point le plus difficile de notre travail, et c'est là que je craignais, non pas l'impossibilité, mais d'immenses obstacles; et lorsqu'on disait que nous tentions un travail impossible, et qu'on parlait de la navigation de la mer Rouge, des sables et de tant d'autres objections dont je montrerai le peu de valeur, on ne songeait pas à nous opposer ce qui était l'objet constant de nos préoccupations : le passage à travers le lac Menzaleh, qui n'aurait pu être exécuté sous un climat autre que celui de l'Égypte, parce que, si cette masse molle n'avait pas été séchée par le soleil aussitôt que placée en forme de digue, il n'y avait aucun moyen connu dans l'art de l'ingénieur pour triompher de ce formidable obstacle. Là était la vraie difficulté de l'entreprise, et personne ne songeait à nous attaquer sur ce point.

« Au fur et à mesure qu'on parvenait à former de chaque côté de l'étroit chenal de simples bourrelets, on faisait glisser au milieu un radeau plat, et, avec des nattes de roseaux, on construisait une sorte d'abri où les ouvriers passaient la nuit. Nous n'avons pas employé les contingents à ce premier travail, mais des hommes libres et de bonne volonté. »

La population du lac Menzaleh a donc concouru noblement à l'œuvre civilisatrice et c'est grâce à elle que le canal a pu être creusé à travers le lac, son domaine. Ces pêcheurs, au nombre de 15,000 environ, ont d'ailleurs un passé historique digne d'eux. Grâce à M. Mariette-Bey, ce savant que le souverain d'Égypte a su apprécier, on découvrait, à l'époque même où ces travaux s'exécutaient, et sur la rive occidentale du lac Menzaleh, une allée de sphinx dont les types se retrouvent dans les traits des pêcheurs. Ils seraient donc de race assyrienne. Sur l'épaule d'un des sphinx découverts, M. Mariette a lu le cartouche du Pharaon du temps de Joseph, qui était son premier ministre, et qui habitait le village du Tsane, l'ancienne *Avaris* ou *Tannis.*

Quand le canal, ainsi creusé, fut assez approfondi pour permettre l'entrée des dragues, ces héroïques travailleurs quittèrent les chantiers et reprirent leurs traditionnelles occupations. L'or français qu'ils avaient ainsi noblement gagné devint pour eux une épargne bénie et le premier signe de ralliement entre l'Europe et l'Égypte.

Les dragues creusèrent d'abord un chenal de quelques mètres de largeur, ayant en moyenne $1^m,50$ de profondeur. Cette voie navigable était indispensable pour assurer une communication facile entre Port-Saïd et les chantiers établis sur toute la ligne du canal jusqu'à Kantara. Les terres ainsi enlevées étaient entassées sur le bord, formant la berge définitivement tracée d'un côté.

Cette rigole maritime étant achevée, les dragues redoublèrent d'ardeur jusqu'au moment où le canal, ayant ses 100 mètres de largeur et ses 8 mètres de profondeur, existât. C'est dans ce canal définitif que les remorqueurs entraînent les chalands chargés de marchandises, que les canots du service postal transportent rapidement les voyageurs, que les barques pleines d'approvisionnements et les lourds steamers naviguent.

Les berges se sont durcies au soleil. Comme de véritables murailles, elles maintiennent le lit du canal et reçoivent, sans abandonner une parcelle d'elles-mêmes, les soufflets des vagues que soulèvent les hélices poussant les vaisseaux.

Le lac Menzaleh, littéralement coupé en deux par ce bras de mer qui va rejoindre le golfe Arabique, a fait au soleil le sacrifice voulu; le canal n'est déjà plus tracé au milieu des eaux : toute la partie du lac qui ne reçoit plus les déversements du Nil s'est asséchée, et sur le sol maintenant durci les caravanes qui suivent les berges s'arrêtent et campent. Quelques flaques persistent, çà et là; mais vienne un été et ce terrain sera totalement conquis.

Le canal maritime va ainsi, droit devant lui, jusqu'à l'extrémité du lac Menzaleh, à Kantara.

## III

C'est dans cette partie du canal que furent utilisées les dragues à long couloir. Il faut décrire un tel appareil pour juger de la grandeur des moyens employés.

Sur un ponton en fer de 33 mètres de long, de $8^m,30$ de large, de $3^m,16$ de creux et de $1^m,50$ de tirant d'eau, fonctionne une machine à vapeur de 35 chevaux nominaux, développant jusqu'à 7,875 kilogrammètres sur les pistons.

Tout un monde est mis en mouvement par la chaudière qui présente une surface de chauffe de 108 mètres carrés.

Six chaînes énormes maintiennent l'appareil en place.

Le ponton est fendu et par cette fente descend dans l'eau un puissant bras de fer de $19^m,50$ de longueur. Par ce bras descendent, vides, des godets arrachant chacun 300 ou 400 litres de terre au fond du canal et qui remontent, pleins.

En tournant à l'extrémité supérieure de cette voie, les godets se vident dans des chalands qui, une fois remplis, vont jeter leur chargement à la mer. Mais ce transport à la mer des déblais devenant onéreux par la distance à parcourir, l'art de l'ingénieur inventa une sorte de couloir qui résolut le problème économique de l'expulsion sur place des déblais.

Sur la drague même fut construit un immense échafaudage s'élevant jusqu'à 14$^{m}$,80 au-dessus de l'eau, et les godets remplis furent élevés jusqu'à cette hauteur comme par un prolongement du bras de fer qui les conduisait au fond. Arrivés à la plate-forme supérieure, les déblais tombent dans un couloir qui les dirige sur les bords du canal, par un trajet variant de 60 à 70 mètres. Un enchevêtrement grandiose de poutrelles treillagées et rudement boulonnées, supportées par des chalands solides à plat sur l'eau, soutient l'appareil. Cet échafaudage gigantesque a la docilité d'un jouet : une plaque tournante permet de l'orienter suivant les nécessités du dragage.

Les déblais déversés dans ce couloir ne sauraient y rester et en obstruer la voie : un jet de vapeur précipite dans ce chemin tracé un flot incessant qui délaye la terre, tandis qu'une chaîne munie de râteaux descend, sans s'arrêter jamais, tout le long du couloir.

Chacune de ces dragues enlève annuellement de 300 à 350,000 mètres cubes de déblais. Il en est qui ont enlevé jusqu'à 3,000 mètres cubes en une journée.

Dans une savante communication faite par M. A. Lavalley à la Société des ingénieurs civils, cet entrepreneur de travaux du canal s'exprimait ainsi, à propos de ces dragues à long couloir : « Nous eûmes à chercher le moyen de mettre sur chaque rive au moins 200 mètres cubes de déblais par mètre courant. Nous fûmes assez heureux pour trouver dans l'emploi de longs couloirs la solution complète du problème. Il fallait, pour cela, donner aux dragues une hauteur inusitée, construire des couloirs de 70 mètres de longueur, les supporter, les relier à ces dragues. On ne pouvait conserver, même en les exagérant, les dispositions qui avaient suffi pour les petits couloirs. L'accroissement des dimensions augmentait singulièrement les efforts des différentes parties.

« Enfin, puissamment aidés par le concours éclairé et dévoué de M. Lecointre, l'ingénieur en chef des forges et chantiers de la Méditerranée, nous sommes arrivés à des moyens pratiques de réaliser le transport des déblais dans les conditions imposées. »

Cette heureuse solution, non-seulement assura « l'exécution de plus de la moitié du canal, de la portion la plus difficile; » mais elle permit « d'améliorer le tracé et d'adopter un profil infiniment meilleur. »

## IV

A l'extrémité méridionale du lac Menzaleh, le tracé du canal, sorti de la région des eaux stagnantes, coupait une route fréquentée par les caravanes allant d'Égypte en Syrie. Ce point

se nommait El Kantara (le pont). Là s'élevait, jadis, une ville importante, rivalisant avec Péluse, Tanis, Rhamsès, Taphné et vingt autres cités florissantes qui se partageaient le delta du Nil.

Les caravanes portant aux Syriens les produits de l'Afrique et aux Égyptiens les merveilles créées par Sidon et par Tyr, les richesses emportées à Jérusalem et à Balleck, tout cela passait forcément à Kantara, par le pont jeté sur les eaux basses, en un point du désert où se conservait un puits.

La ville antique de Kantara fut détruite en l'an 344 de notre ère par les Perses vainqueurs, alors que sa population s'élevait, croit-on, à plus de 500,000 âmes; elle fut réédifiée par les Romains et condamnée une seconde fois à l'abandon. Ce sol, visité par les soldats de la République française, a vu pour la troisième fois une grande ville se former.

Une ancienne inscription, recueillie dans le temple de Karnac, à Thèbes, témoigne de l'ancienne splendeur d'une ville aux environs de Kantara.

En creusant le canal maritime sur ce point, les terrassiers ont découvert, à leur tour, neuf lampes antiques, d'origine romaine, portant des marques de fabrique, et trois amphores de la même époque. Les ouvriers ont aussi trouvé dans les déblais un simple bouton de cuivre orné du bonnet de la Liberté entouré de lauriers. Ce bouton est de ceux que portaient les soldats de la République pendant l'expédition de Bonaparte en Égypte.

Le canal a coupé la route, mais un bac a été installé par la compagnie pour passer les caravanes d'une rive à l'autre. La création du premier chantier à Kantara fut une simple réunion de quelques maisons mobiles, en bois, et de deux constructions en pisé pour recevoir les ouvriers. Une briqueterie fut organisée, qui devait fournir les matériaux nécessaires aux constructeurs. Une grande Sakié (puits à roues) qui avait été abandonnée fut réparée et munie d'une noria qu'un bœuf mettait en mouvement.

La nouvelle se répandit bien vite, en Égypte et en Syrie, qu'un commencement de ville, avec des vivres et surtout avec de l'eau, venait de se former à Kantara; il y eut aussitôt une plus grande affluence de caravanes.

Mais lorsque l'eau douce, l'eau du Nil, fut amenée par les travailleurs jusqu'à Kantara, les caravanes prirent un véritable développement commercial. Pendant les six derniers mois de l'année 1864, le bac de Kantara passait d'une rive à l'autre, venant d'Égypte ou de Syrie, 42,929 chameaux, 9,350 chevaux, 2,489 mulets, 2,835 baudets, soit 57,603 bêtes de somme chargées de marchandises; 3,392 bœufs, 23,063 moutons, 18,575 chèvres.

Un tel mouvement a bien vite donné au chantier de Kantara l'importance d'une ville : plus de 7,000 habitants ont été comptés.

Des deux côtés du canal la ville s'est développée. Sur la rive Asie, une large rue part perpendiculairement au quai, au point où aboutit le bac, et se continue jusqu'à la limite des constructions. Des maisons bien bâties, en un style semi-oriental semi-européen, bordent cette grande rue qui est munie d'un chemin de fer américain sur toute sa longueur.

Les rues transversales conduisent, à droite et à gauche, aux bazars bien approvisionnés et aux villages grecs ou arabes groupés aux environs. Il règne à Kantara comme un certain



Riou pinxit — Imp. Lemercier & Cie Paris — Jules Laurens lith.

II

PLANCHE III.

CARAVANES ATTENDANT LE BAC A KANTARA.

air de gaieté; on voit déjà se créer sur ce point une sorte d'étape joyeuse où les caravanes s'arrêteront. Kantara est pour les chameliers ce qu'est un port de relâche pour les marins. Rien n'est curieux à observer comme Kantara, de jour et de nuit : dès que le soleil monte vers le ciel, la rue spacieuse est encombrée d'Arabes poussant leurs bêtes au bac, de pasteurs bédouins conduisant leurs troupeaux, de cavaliers, de saïs, de chameliers. Ce ne sont que des cris, une animation extraordinaire, une véritable ardeur au travail. La nuit tombe, et aussitôt chevaux, chameaux, bœufs, moutons et chèvres d'être liés au piquet, entravés, garrottés, parqués. Chameliers et pasteurs ont donné la garde des marchandises et des animaux à un veilleur de bonne volonté, et c'est lentement, fumant le chibouk, que ces maîtres de caravanes se dirigent vers le village arabe où les attirent des modulations de flûte et des refrains aimés.

Sur l'autre rive du canal, Kantara se continue dans une sorte de vallée formée par deux collines de sable. Ces monticules sont un abri derrière lequel campent les caravanes avant de traverser le canal. Là, le canal est bien véritablement la frontière qui sépare l'Afrique de l'Asie; aussi la halte y est-elle de tradition. On dirait que « le voyage » ne commence véritablement que de « l'autre côté. » Et puis, le calme est si profond en cet endroit! on s'y approvisionne si abondamment de toutes choses! On y retrouve l'eau du Nil!

Ces groupes de chameliers, ces saïs, ces marchands faisant le *kief*, — ce *far niente* des Orientaux, — sont autant de tableaux intéressants.

Soit qu'une inondation de lumière tombe du soleil, soit que le vent brûlant, le *khamsin*, alourdisse l'air, le repos est forcé. Débarrassés de leurs fardeaux et de leurs selles, les chameaux, accroupis ou debout, dorment paisiblement. La femme, la mère le plus souvent, et le *oualed*, l'enfant, concassent le café pendant que les herbes sèches, arrachées en route, ont été embrasées et que les flammes bleuâtres font chanter l'eau dans le récipient de cuivre. Le maître de la caravane, assis sur une éminence, fumant son chibouk, et le chamelier appuyé sur son fusil, attendent le moment heureux où leurs lèvres brûlées humeront le moka. Le vieux cheik, assis à l'écart, s'isole dans sa somnolence tandis que la fellahine est allée remplir son amphore à la ville. Tout autour, à trois, à quatre, à six, le reste de la caravane devise de mille choses, et il faudrait un événement bien grave pour troubler ce kief général. « Quand la caravane est arrêtée, dit un poëme arabe, tout ce qu'il y a de mauvais dans le sang des hommes et des bêtes s'évapore : il se fait une grande pureté dans les corps. » Le repos, c'est l'heure du travail pour les femmes et les enfants, l'heure du recueillement pour les vieillards et des plaisirs permis pour les jeunes hommes.

Derrière la colline où campe la caravane, l'Europe s'est installée. Pas un seul des nombreux voyageurs qui ont visité les travaux du canal n'a oublié le « buffet de Kantara » construit sur le bord du canal, comme sur une plage. Là, accostent les barques et le canot postal; là s'ancrent un instant les navires. Ces drapeaux qui flottent dans l'air, ces kiosques légers qu'envahissent les plantes grimpantes sont un irrésistible attrait. Il faut passer sous un arc de triomphe pour pénétrer dans les « salles vertes » où les rafraîchissements les plus variés sont offerts par d'affables hôteliers. Et sur la plage, ce sont des montreurs d'ours venus du Liban, des éleveurs de singes, des almées quelquefois, des bateleurs toujours.

Mais la caravane a fini son kief, chameaux et bourriquets ont été rassemblés. C'est une affluence bruyante. C'est à qui passera le premier. Le bac est encombré : le gardien jette un cri, l'engrenage d'une roue que fait mouvoir un Arabe mord la chaîne tendue d'un côté à l'autre du canal, le pont mobile quitte la rive et avance lentement vers les eaux.

Kantara sera le point de transit des échanges entre l'Égypte et la Syrie. Quelque envahis par l'Europe que deviennent les bords du canal, ce campement, devenu ville, conservera son type asiatique et africain.

---



PLANCHE IV.

VUE DE KANTARA.

# CHAPITRE TROISIÈME

## DE KANTARA A EL GUISR

LES LACS BALLAH. — L'HOMME AU PLATRE. — EL FERDANE. — LES ÉLÉVATEURS. — LE SEUIL D'EL GUISR
LA BROUETTE VOLANTE, LA BROUETTE A CORDE, LES TOILES SANS FIN.
LES CHANTIERS : FELLAHS, SYRIENS, BÉDOUINS. — LEÇON DE GÉOGRAPHIE AU DÉSERT. — LA FOURMILIÈRE HUMAINE
LE CAMPEMENT D'EL GUISR. — LA MAISON GIOIA. — LES EXCAVATEURS. — LA TRANCHÉE DU SEUIL.

### I

« Je ferai jaillir des fleuves du haut des collines et des fontaines au milieu des champs; je changerai le désert en lacs d'eau et la terre sans chemin en cours d'eau. »

« Je ferai naître dans la solitude le cèdre, l'épine, le myrte et l'olivier; je planterai dans le désert le sapin, l'ormeau et le buis tous ensemble. »

ISAÏE.

Après Kantara le canal maritime traverse de nouveaux marais, souvent sans eau — les lacs Ballah — sur une longueur de 20 kilomètres, jusqu'à El Ferdane.

On continua d'abord dans ce bas-fond la rigole maritime exécutée à travers le lac Menzaleh, et par les mêmes moyens. Là, sous la première couche de sable, les travailleurs découvrirent un banc de gypse cristallisé qui devait, par la cuisson, et débarrassé des chlorures de sodium qui l'imprégnaient, fournir un plâtre excellent pour les travaux de Port-Saïd.

Le lac Menzaleh, avec ses pêcheries, son monde ailé et ses barques innombrables, attire le regard et semble vivre; aux lacs Ballah, aujourd'hui marais, demain cloaque, pas une barque, pas un oiseau. Ce n'est pas encore le désert, avec ses ondulations de sable roux et sa grandiose solitude; ce n'est plus ce réservoir qu'emplissent les inondations du Nil, cet ancien « vivier des Pharaons. » C'est la stérilité la plus implacable.

Quand la rigole maritime fut établie à travers ces lacs, on exploita le banc de pierre à plâtre. Il fallait, là, un gardien d'un dévouement éprouvé, d'une abnégation rare, qui voulût affronter cet épouvantable exil. Un de ceux qui ont visité le canal dès les premiers jours, M. Casimir Lecomte, a dessiné, d'après nature, ce type exceptionnel. « Voici, écrit-il, un brave garçon connu dans l'isthme sous le nom de l'*Homme au plâtre*. Il vit seul au milieu du marais d'où l'on extrait de la pierre à plâtre en grande quantité. Il fait tirer et cuire sa

pierre, charge ses barques et les envoie sur les points qui lui sont signalés, dirige en un mot l'exploitation; puis, sa tâche remplie, il renvoie ses Arabes, reprend philosophiquement son livre et sa pipe, et le voilà replongé dans sa solitude jusqu'à ce que les besoins du service le réclament de nouveau.

« Il reste ainsi des semaines au milieu de son marais, sans qu'aucun murmure ne lui échappe, sans qu'un symptôme d'ennui se manifeste; c'est un philosophe pratique dont le sang-froid est inaltérable et le sentiment du devoir toujours éveillé. Sa seule distraction, c'est de recevoir, de temps à autre, quelque camarade en tournée qui sait au juste près de quel poteau il a fixé sa demeure, dont on ne voit qu'à peine l'humble sommet par-dessus la berge du canal, car l'habitant unique qu'il abrite est souvent obligé de changer de domicile. L'*Homme au plâtre* s'établit ordinairement dans le marais, près de son four, afin d'être plus à portée d'en surveiller la marche. Il en avait été chassé, peu de jours avant mon passage, par une inondation qui l'avait surpris la nuit, et ne s'était éveillé que lorsqu'il s'était trouvé dans son bain. Il racontait cela de la manière la plus simple du monde, et comme une conséquence naturelle de sa position.

« D'autres fois, il va camper au cœur des marais avec des Arabes et près des puits d'extraction, quand il trouve par hasard une motte de terre suffisante pour y établir une hutte dont quelques gaules, recouvertes de couvertures de poil de chameau, font tous les frais. Mais ses jours de luxe et de confortable sont ceux où il peut s'abriter sous la berge du canal pour surveiller le chargement de ses barques et courir la chance de serrer au passage la main d'un compagnon. Ces jours-là sont marqués comme de grandes fêtes, et l'on sort du coffre unique, qui contient toute la fortune de notre ermite, quelque vieille bouteille envoyée d'Ismaïlia ou de Port-Saïd, et réservée à ces occasions solennelles.

« J'ai rarement choqué le verre avec un plus vif sentiment de cordialité qu'en cette circonstance. J'ignorerai peut-être toujours le vrai nom de celui dont la mâle figure, calme et résolue, m'a frappé, mais jamais je ne perdrai le souvenir de « l'Homme au plâtre. »

Le canal, avec ses 100 mètres de largeur, passe aujourd'hui dans ces lacs, et sur plusieurs points, les bas-fonds existant sur de grands espaces, les eaux de la Méditerranée se sont répandues, formant ainsi des bassins intérieurs où le poisson abonde.

## II

De Kantara à El Ferdane le canal passe à travers quelques ondulations de terrain. Dans ces parties, les longs couloirs adaptés aux dragues, et dont nous avons parlé, n'étaient plus applicables. Il fallait, maintenant, qu'un appareil permît de jeter les déblais au delà des berges élevées. Cette nécessité créa l'appareil dit « élévateur. »

La drague creuse le canal et déverse les déblais dans un chaland-flotteur placé à côté d'elle. Ce chaland-flotteur est un récipient qui se compose de sept caisses à déblais.

Quand ces caisses sont remplies et que le chaland-flotteur est chargé à plein, il quitte la drague et vient se placer auprès de l'élévateur.

L'élévateur est une voie ferrée qui part du niveau de l'eau et monte jusqu'à 14 mètres de hauteur. Deux poutres en fer s'appuyant, l'une sur un chaland, l'autre sur la banquette du canal, et reliées entre elles par de solides entrecroisements, supportent la voie ferrée aérienne.

Un mécanisme ingénieux, mû par la vapeur, vient prendre l'une des caisses qui sont pleines de déblais dans le chaland-flotteur et l'emporte jusqu'à l'extrémité supérieure du rail-way. Parvenue au terme du trajet, la caisse se soulève comme d'elle-même, laisse s'ouvrir un de ses côtés, et, de cette hauteur de 14 mètres, se précipitent les produits du dragage, colonne de vase délayée qui se répand au delà des talus et forme sur le sol comme une croûte noirâtre que le soleil durcit. Vide, la caisse revient, par la même voie, reprendre sa place dans le chaland-flotteur.

Dix-huit de ces appareils, desservis par sept cents caisses à déblais, auront été employés aux travaux du canal dans les parties où les berges étaient trop élevées pour permettre l'emploi des longs couloirs, et trop loin de la mer et des lacs pour assurer un déversement économique des déblais dans les bas-fonds au moyen de simples porteurs à hélices.

M. Voisin-Bey, ingénieur en chef des ponts et chaussées, qui aura servi la Compagnie pendant toute la période de construction avec le titre de directeur général des travaux, revendique l'honneur d'avoir conçu l'idée première de l'appareil élévateur.

## III

Les lacs Ballah se terminent à El Ferdane, où le désert commence. Une sorte de bourrelet de sable s'élevant à $1^m$,10 au-dessus du niveau des eaux limite les lacs. Une légère dépression vient ensuite que les eaux envahissent quelquefois et que rectifie bientôt après un nouveau seuil. Ces ondulations se continuent, de plus en plus accusées et de plus en plus étendues, sur un parcours d'environ 10 kilomètres, puis un brusque escarpement oppose aux travailleurs une colline de $16^m$,57 de hauteur et de 200 mètres d'étendue. Une dernière dépression, sorte de vallée, descend de 4 mètres, et le seuil d'El Guisr, véritable montagne, s'élève graduellement jusqu'à $19^m$,10 au-dessus du niveau de la mer.

Il faut que le canal maritime passe à travers ce seuil pour porter les eaux de la Méditerranée dans la vaste dépression qui le suit et qui sera, dans l'avenir, le port intérieur de l'isthme, « le lac Timsah. »

Sur ce point devaient être concentrés tous les efforts. Cette barrière devait être abattue. La rigole maritime, arrivée jusqu'au pied du seuil, permit les approvisionnements par Port-Saïd. Le campement d'El Ferdane, où quelques abris avaient été élevés, devint l'entrepôt de ravitaillement. Deux puits, qui ont été pratiqués, fournissent de l'eau, et les arbustes qui croissent dans toutes les dépressions procureront un élément suffisant de chauffage.

Les pêcheurs du lac Menzaleh ont accompli leur tâche; il appartiendra aux autres populations de l'Égypte d'éventrer cet obstacle énorme.

Avant d'appeler ces contingents, que le gouvernement égyptien s'était chargé de fournir, il fallait préparer les moyens pratiques de les utiliser. L'opération était double : elle ne consistait pas seulement à creuser le sol, mais aussi à transporter les déblais sur les sommets. Aux hommes incombait la tâche de fouiller la terre; trois appareils différents devaient assurer l'enlèvement des déblais, soit : la brouette volante, la brouette à la corde, le plan incliné ou toile sans fin. Les terrassiers avaient à couper le seuil jusqu'au moment où, l'eau de la Méditerranée y pénétrant, les dragues élargiraient la rigole maritime exécutée.

Une charpente munie d'un levier transversal, oscillant comme une balance, maintient roides dans l'espace deux câbles en fil de fer. Suivant que le levier penche d'un côté ou de l'autre, des wagons suspendus au câble sont hissés au dépôt des déblais ou précipités vides au fond de la tranchée. Telle est la brouette volante. Elle est d'application facile tant que la rigole maritime n'a pas atteint 3 mètres de profondeur. A 3 mètres, la brouette à la corde remplace la brouette volante.

Il faut maintenant que l'ouvrier brouette les déblais au sommet d'un talus. Une voie, faite de planches, est tracée sur la déclivité. Au haut, un piquet muni d'une poulie laisse tomber jusqu'au fond les deux extrémités d'une corde enroulée à la poulie. La brouette, pleine en bas, est assujettie à la corde, et pendant qu'un ouvrier dirige sa brouette vers la hauteur, sur le chemin de bois, deux autres Arabes tirent à eux la corde et assurent l'ascension des déblais. Jusqu'à 5 mètres de profondeur ce système est applicable.

A 5 mètres, l'ascension serait trop pénible. L'ingénieur en chef de la Compagnie, M. Mougel-Bey, invente un « plan incliné » ou « toile sans fin. » Une voie est formée sur les talus, et sur cette voie est adapté une sorte de grand bras de charpente le long duquel monte une toile munie de poches où se déversent les déblais. Au sommet, un double manége met l'appareil en mouvement.

Pour abriter les ouvriers qui vont arriver de toutes parts, on a construit, sur le seuil, de vastes constructions et des entrepôts d'approvisionnements.

Six chantiers principaux sont établis sur les 14 kilomètres à creuser dans le seuil d'El Guisr; le chef des chantiers, M. Feinieux, a tracé les tâches à donner aux Arabes.

A chaque chantier, des villages entiers sont créés. « Nous serons vraiment bien heureux, écrit un des pionniers de l'œuvre, quand tous les Arabes seront bien abrités. Personne n'est plus intéressant qu'eux, ni surtout plus intelligent. En voici un exemple : Quand les brouettes

démontées sont arrivées au désert, on s'inquiétait du temps nécessaire pour les mettre en service. Deux charrons européens nous en donnaient trois ou quatre par jour. On essaya des indigènes. D'abord ils ne furent pas bien adroits, mais au bout de deux jours d'apprentissage ils surprirent bien tout le monde; quarante-huit d'entre eux, dont au moins moitié enfants de huit à douze ans, sont arrivés à fournir cent quinze à cent vingt brouettes par jour. C'est vraiment merveilleux, quand on pense que ces hommes et ces enfants n'avaient jamais vu une brouette ni même touché un outil autre que le fajs qui sert à piocher la terre. Je suis convaincu désormais que rien n'est impossible aux travailleurs égyptiens, qu'ils seront bientôt les meilleurs dans tous nos ateliers et qu'avant la fin de nos travaux l'Égypte possédera autant de bons ouvriers qu'il en faudra pour exécuter les plus grands ouvrages. »

Tout était prêt : les ouvriers pouvaient venir. Chaque chantier est divisé en petits ateliers de déblais destinés à être faits à la tâche par escouade de dix ouvriers en moyenne. En tête de chaque atelier, on trouve une inscription en arabe indiquant le cube total des terres à enlever et le prix alloué pour l'exécution complète du travail.

A ceux de l'Égypte vinrent se joindre les descendants des anciens Philistins, accourus des contrées bordant le désert de Syrie, et des Bédouins. « Pendant une de nos dernières courses au désert, écrit M. Ferdinand de Lesseps, je faisais visite au chef des Annadis, tribu de 40,000 âmes répartie sur les frontières d'Égypte et de Syrie. Ce chef, entouré de plusieurs cheiks des tribus voisines, me demanda des explications, non sur le travail en lui-même qu'il connaissait, car nous employons ses hommes comme courriers depuis quelques années, mais sur l'utilité et le but de notre entreprise. Je traçai sur le sable la carte du monde, et je montrai comment, partant de l'Europe et de la Méditerranée, traversant l'Égypte et aboutissant aux mers orientales, ce courant de l'ouest vers l'est mettra en communication 250 millions d'Européens avec 700 millions d'Africains, d'Asiatiques et d'Océaniens; je montrai, de l'autre côté, cette ligne qui, du détroit de Gibraltar, contournant toute l'Afrique et le cap de Bonne-Espérance, coupe deux fois l'équateur, et, longeant Madagascar, n'arrive que par cet immense détour dans cette mer des Indes placée, au moyen du canal de Suez, à 4 et 500 lieues seulement de la Méditerranée. Après avoir examiné le tracé que je mettais sous leurs yeux et suivi attentivement ma courte démonstration, ces hommes, émus, frappés de la grandeur du projet, levèrent les bras au ciel et se mirent à louer Dieu; car ces créatures primitives, nourries dans les solitudes du désert, voient partout le doigt divin, et c'est à Dieu qu'elles rapportent l'hommage de tout ce qui leur paraît noble et beau. » Dans l'isthme, 7000 de ces Bédouins accoururent.

Vingt mille hommes creusaient le canal dans le seuil d'El Guisr, et en attendant que M. Sciama-Bey, alors ingénieur en chef de la Compagnie, secondé par M. Cazaux, entreprît et exécutât ce canal d'eau douce qui a amené l'eau du Nil, à travers un désert de 125 kilomètres, sur toute la ligne des travaux pour approvisionner les travailleurs, il fallait aller chercher l'eau douce à 30 kilomètres : une journée de chameau. Chaque bête portait deux barils contenant chacun 125 litres d'eau. 2,000 chameaux furent employés à ce service.

En 1862, un actionnaire « incrédule » visitait l'isthme. « En approchant du seuil, a-t-il écrit, j'entendais un bourdonnement qui augmentait à mesure que nous avancions. Je pensais bien que ce bruit était causé par les travailleurs, mais j'étais loin de m'attendre au spectacle que j'allais découvrir. La tranchée nous était cachée par une dune qui, une fois franchie, nous laissa découvrir les travaux à perte de vue : de chaque côté du canal, des milliers d'hommes travaillant en chantant, montant gaiement, portant leurs couffins pleins de terre, descendant la berge un peu rapide, puisque l'eau coule dans cette partie du chantier et que le seuil est élevé de 19 mètres au-dessus du niveau de la mer, — descendant, dis-je, avec une rapidité un peu forcée. Souvent l'un d'eux perd pied, roule dans la tranchée, mais pas bien loin, car le flot qui monte est là pour le retenir; puis, de rire et de recommencer à descendre pour remonter encore. Il y avait quinze mille hommes environ sur ce chantier; on aurait dit, à distance, autant de fourmis entrant dans leur trou et en ressortant aussitôt. Les fellahs qui sont au fond de la tranchée creusent et remplissent les couffins, que d'autres viennent prendre et portent sur la berge. Les cheiks de chaque village sont là, surveillant leurs travailleurs et travaillant même avec eux... J'ai visité en détail cette berge, terminée ou à peu près; j'ai examiné attentivement la partie déjà baignée par l'eau, et j'ai la conviction, si j'osais je dirais la certitude, que non-seulement les berges n'auront rien à craindre du contact des eaux, mais qu'au contraire elles seront fortifiées par ce même contact. »

Les ingénieurs de la Compagnie avaient imaginé, nous l'avons dit, divers moyens mécaniques pour faciliter leur tâche aux fellahs. L'entrain que mirent ces derniers à creuser le canal fut tel, que ces appareils ne purent lutter avec l'activité des hommes. Et ils chantaient en accomplissant ce labeur! « Lorsque vous voulez attirer les oiseaux, disait l'iman de la mosquée d'El Guisr où venaient prier ces travailleurs, jetez du pain, et les oiseaux viennent; voulez-vous appeler des hommes, semez la justice, et les hommes viendront. »

## IV

Pendant que le canal se creusait ainsi vigoureusement, sur le plateau se construisait le campement d'El Guisr. Partant des bords de la voie maritime, une large rue se prolonge perpendiculairement jusqu'à la chapelle catholique, qui a été érigée dès l'origine des travaux. A gauche, ce sont les parcs simplement limités et dans lesquels s'accroupissent les chameaux. A côté se groupe le village arabe, entassement de tentes blanches et de gourbis bruns. A droite, une hôtellerie à l'européenne ceinte d'une vérandah, et, à côté, la demeure de l'ingénieur de la division, M. Gioia.

La construction est élégante dans sa simplicité; mais il faut pénétrer dans l'intérieur



## PLANCHE V.

LE SEUIL D'EL-GUISR, PRIS DE LA RIVE ASIE.

pour y découvrir un miracle. Le campement a été bâti en plein désert; et quel désert! Le point culminant de l'isthme ignorait le brin d'herbe et la goutte d'eau. La stérilité la plus implacable l'avait calciné. Pour alimenter d'eau douce la ligne des travaux, depuis Ismaïlia jusqu'à Port-Saïd, il fallait refouler le Nil dans des conduites qui devaient passer par ces hauteurs. Une machine à vapeur fut installée à Ismaïlia dans ce but. Le seuil d'El Guisr eut ses réservoirs.

Mais celui qui campait à El Guisr n'était pas seulement un praticien habile, un ingénieur absorbé dans sa science. Né en Italie, M. Gioia était aussi un artiste, et un artiste résolu. Il devina ce que l'eau douce parvenue jusqu'à lui pouvait accomplir de merveilleux, et il créa, là, sur ce désert, sur ce sommet brûlé, un jardin que les arbres les plus verts et les fleurs les plus belles ont envahi. Cette oasis est devenue l'étape obligée de tout voyageur. Là, sous la verdure, chantent et s'ébattent les oiseaux dans une volière artistement combinée; un jet d'eau chante dans un bassin autour duquel piétine une mouette fidèle.

Sous la vérandah intérieure, minutieusement découpée à jour et enguirlandée de plantes grimpantes, il est impossible de ne se point croire transporté en Europe dans un *buen retiro* amoureusement conçu. Cette galerie donne accès aux appartements de l'ingénieur-artiste qui sont un musée : gravures de choix appendues aux murs, porcelaines rares et bronzes du goût le plus pur sur des bahuts de la meilleure époque, faïences persanes, grotesques chinois, ivoires merveilleusement ciselés, spécimens de l'art égyptien, tentures et tapis de haute valeur. M. Gioia a réalisé la prophétie d'Isaïe : « Je ferai naître dans la solitude le cèdre, l'épine, le myrte et l'olivier; je planterai dans le désert le sapin, l'ormeau et le buis tous ensemble, » pendant que M. de Lesseps accomplissait, lui, la parole du même prophète : « Je ferai jaillir des fleurs du haut des collines et des fontaines au milieu des champs; je changerai le désert en lacs d'eau et la terre sans chemin en cours d'eau. »

## V

Les fellahs avaient terminé leur tâche. Le seuil était assez creusé pour que les machines à vapeur vinssent prendre leur poste de travail. Un nouveau problème se posait : Comment draguer un canal et enlever les déblais au fond d'une telle tranchée? Un entrepreneur, M. Couvreux, inventa l'appareil qui devint la solution de ce problème : l'excavateur. Il fallait enlever 4 millions de mètres cubes.

Sur la berge, une locomobile, placée sur deux rails qui se continuaient parallèlement au canal, devint le moteur principal. De cette locomobile descendait, le long du talus, un chapelet de godets en fer, lesquels, en montant, se remplissaient. Des wagons recevaient

les produits du dragage, et lorsque ces wagons étaient en nombre assez grand pour former un train, une locomotive les emportait au sommet par des successions de voies ferrées superposées en lacets.

M. Couvreux devait amener le canal à une largeur et à une profondeur suffisantes pour que les dragues ordinaires pussent y pénétrer et approfondir la voie maritime. Le 1er février 1866, cet entrepreneur achevait sa tâche. Ce fut une véritable fête qu'un témoin a décrite : « A onze heures du matin le dernier wagon de cette entreprise était rempli, et, au lieu de le conduire à la décharge, comme ceux qui l'avaient précédé antérieurement, il était triomphalement amené en gare à l'entrée du campement. Le train était composé de trois locomotives pavoisées de drapeaux et de banderoles et de plusieurs wagons ramenant, au nombre de trois cents environ, les ouvriers et les employés de l'entrepreneur. Tous portaient en trophée les outils, les pelles et les pioches qui leur avaient servi à exécuter leur longue et rude tâche. » Un banquet réunissait, le soir, autour de leur chef, les travailleurs, et l'un d'eux s'exprima ainsi : « J'espère que M. Couvreux me permettra de prendre la parole pour le féliciter, au nom de tous, de la bonne réussite de son œuvre glorieuse, de l'œuvre qui nous a donné du travail depuis plusieurs années. Chacun de nous a fait son possible, suivant sa capacité, pour l'y aider, mais tous nous devons proclamer hautement que c'est son intelligence qui nous a guidés, son activité qui nous a servi d'exemple, son courage surtout qui nous a soutenus, et que c'est sa bienveillance et sa bonté paternelle qui nous ont fait oublier l'exil dans un pays étranger et désert. Un tel patron, messieurs, a droit à une confiance aveugle, à un dévouement absolu. »

Les dragues des entrepreneurs chargés de terminer le canal dans cette partie, MM. Borel et Lavalley, pénétrèrent dans la tranchée, et c'est ainsi que le canal maritime a franchi le seuil d'El Guisr. Du plateau, où est la ville, on descend au canal par un escalier monumental, et c'est un spectacle grandiose que cette immense excavation au fond de laquelle passent les navires.



Imp. Lemercier & Cie Paris

VI

## PLANCHE VI.

LE LAC TIMSAH, VU DU CHALET DU VICE-ROI.

# CHAPITRE QUATRIÈME

## D'EL GUISR AU LAC TIMSAH

LE DÉSERT. — LA MAISON D'UN CHEF DE CHANTIER. — VUE DU LAC TIMSAH. — ENTRÉE DES EAUX DE LA MER MÉDITERRANÉE DANS LE LAC. — UNION DE LA FRANCE ET DE L'ANGLETERRE. LE REMPLISSAGE DU LAC TIMSAH. — LES PORTEURS DE DÉBLAIS. — LE CHANTIER VI. — LE TYPHUS. LE CHALET DU VICE-ROI. — IMPROVISATION ORIENTALE. — VUE D'ISMAÏLIA.

### I

« C'est ici, autour de ce magnifique bassin et dans les eaux vivifiantes du Nil béni, que de toutes les parties du monde viendront les serviteurs de Dieu, créateur de toute chose, se reposer des fatigues de leur longue traversée. »

ABD-EL-KADER.

« De Timsah, que vous créez sur le canal d'eau douce et le canal maritime, devant un magnifique lac qui sera le plus beau port du monde, vous allez faire une ville de premier ordre. »

M. BÉHIC.

Du sommet d'El Guisr au lac Timsah, le plateau supérieur se continue, vaste et ondulé, pendant 5 kilomètres, pour s'arrêter brusquement et donner, au canal comme au lac, une véritable falaise. Cette solitude domine l'isthme : c'est le désert, sans horizon.

Au milieu de ces sables, l'énergie humaine a créé une oasis. A l'extrémité de ce plateau, au bas de la falaise qui limite le lac, au point où le canal vient se jeter dans le grand port intérieur de l'isthme, l'un des principaux campements a été établi. Sous le nom de « chantier VI » une ville industrielle est là, avec ses ateliers, ses docks de réparation, ses entrepôts de matériel. Le canal d'eau douce y dirige une de ses branches. Il était facile à celui qui eut la lourde responsabilité de l'organisation et de la surveillance de ce chantier de s'y créer une demeure. Pour les pionniers du canal maritime, ce qui est facile devient sans intérêt. C'est donc sur la hauteur, en plein désert, que le chef du chantier VI a voulu bâtir sa maison et planter un jardin. La terre végétale, il a fallu l'aller chercher bien loin; mais aussi quel triomphe que cette oasis bien abritée, où les arbres croissent, où les fleurs s'épanouissent? On fait volontiers halte chez M. Jules Marcaire, et le voyageur s'y repose, oubliant le désert qui l'entoure.

Ce groupe de quelques maisons entourées de verdure est l'une des choses étonnantes de

l'isthme. Et, les ondulations de sable cachant aux yeux des voyageurs ce campement original, le maître du logis l'a signalé par un long mât, flexible, au sommet duquel, sur un carré de bois large comme la main, un grand singe est assis. L'animal est toujours là-haut, imprimant à sa bigue un mouvement régulier qui le balance dans l'espace. Ce signal vivant est aussi un vigilant gardien : malheur à qui franchirait le seuil de cette demeure hospitalière pour y tenter un mauvais dessein. Dans un parc, que limitent des treillis et qui est une suite du jardin, on voit des gazelles. Le vigoureux maître du chantier VI parle doucement aux animaux.

A quelques pas de ce campement, la déclivité qui descend au lac commence. Sur la limite du plateau, avant que la grande tranchée fût seulement entamée, on construisit un four à chaux, avec les pierres provenant d'une carrière proche. Mais le seuil a été coupé, et le four est maintenant comme suspendu au flanc du haut talus. On dirait déjà la ruine d'une antique tour. C'est un point d'observation renommé.

Du four à chaux, la vue s'étend jusqu'aux dernières lignes du lac Timsah, cette immense nappe bleue qu'une ligne grise sépare du ciel. Au loin, on aperçoit les montagnes de l'Attaka, près de Suez; à gauche, au point même où le canal maritime entre dans le lac, on voit la petite rigole de service qui conduit au plateau des Hyènes où se trouve une carrière. Le regard plonge sur le chantier VI qui paraît bâti sur l'eau même. C'est là un des beaux points de vue de l'isthme, et l'histoire du canal a consacré cet emplacement par une grandiose cérémonie : l'arrivée des eaux de la Méditerranée dans le lac Timsah.

## II

En 1862, vingt-cinq mille ouvriers travaillaient à creuser le lit du canal dans le seuil d'El Guisr. Le 18 novembre, la tranchée était ouverte et l'eau de la Méditerranée, venue de Port-Saïd, coulait dans le lac.

Pour assister à cette fête, les représentants de toutes les puissances étaient venus d'Alexandrie. Sur la hauteur du talus, une estrade pavoisée avait été dressée. L'affluence des voyageurs était grande. Ce qui avait été longtemps déclaré impossible, c'est-à-dire l'établissement d'une communication directe entre la mer Méditerranée et le centre de l'isthme, allait devenir un fait accompli.

« A peine avions-nous fait un kilomètre, côtoyant le lac, a écrit l'un des témoins de cette fête, que devant nous se dressait un arc de triomphe et un kiosque entourés de mâts vénitiens ornés de banderoles aux mille couleurs. Près du kiosque était une estrade ornée de drapeaux et de branches de palmier. Une longue colline assez rapprochée bordait l'horizon, s'étendant du sud au nord : c'était le talus du canal du côté de l'Asie.

« Arrivés près de l'estrade, le spectacle prit tout à coup un caractère inouï de grandeur.

La colline était devenue montagne; au pied de la tranchée coulait un cours d'eau large de 15 mètres : c'étaient les eaux de la Méditerranée qui le remplissaient et qui n'attendaient plus qu'un signal pour se précipiter dans le lac Timsah. Travailleurs européens, fellahs et bédouins étaient répandus sur les bords et les berges du canal. Le grand muphti de l'Égypte, les principaux ulémas du Caire, le cheik-ul-islam, l'évêque catholique d'Égypte environné de son clergé, les personnes invitées, les ingénieurs, les médecins, les chefs de chantiers et d'ateliers qui tous ont pris part à ce grand travail, occupaient ou entouraient l'estrade. Le délégué du vice-roi, Ismaïl-Bey, était présent.

« M. de Lesseps présidait. Il réclame le silence, et, s'adressant aux ouvriers encore massés sur la digue établie pour retenir les eaux : *Au nom de Son Altesse Mohammed Saïd,* dit-il, *je commande que les eaux de la Méditerranée soient introduites dans le lac Timsah, par la grâce de Dieu.*

« Il y eut un moment de silence solennel; chacun avait le regard fixé sur la digue. Mais au moment où l'on vit l'eau s'élancer par la coupure, grondant et entraînant les terres, une immense acclamation s'éleva : c'étaient des bravos, des cris d'enthousiasme, l'émotion avait pénétré tous les cœurs. J'ai vu des larmes couler sur des figures bronzées par le soleil; j'ai entendu les hourrahs répétés des représentants de l'Angleterre, se mêlant franchement à ceux de tous les assistants. La musique jouait l'air national d'Égypte; les ulémas, debout, invoquaient Allah à haute voix, et les cheiks lisaient le *fetva,* sorte de procès-verbal religieux qui constate ce grand fait, et dont il sera donné lecture dans toutes les mosquées de l'Égypte.

« Tout en le voyant, on croyait à peine à cette Méditerranée mugissante se précipitant dans le lac, marchant à la rencontre de la mer Rouge. »

Le soir un banquet réunissait ceux qui avaient assisté à la cérémonie. Le représentant du gouvernement britannique, le commandant Mansell, se leva et s'adressa, en français, à M. de Lesseps dans les termes suivants : « Malgré votre désir, monsieur le Président, permettez-moi de vous remercier du bon accueil que vous m'avez fait, ainsi qu'à mes compatriotes. Depuis sept ans je suis avec le plus vif intérêt l'affaire du canal de Suez. Je la connaissais seulement par Port-Saïd. J'y étais sympathique; mais je dois avouer que je ne croyais pas à une réussite aussi grande, aussi complète et aussi avancée. Je suis étonné de tout ce que je viens de voir, et je crois que vous accomplirez votre œuvre. A votre santé, monsieur le Président, et à la réussite de votre entreprise! »

Les paroles du commandant anglais produisirent une grande impression. « Messieurs, répondit M. de Lesseps, puisque le commandant Mansell a bien voulu porter un toast à votre Président et à la réussite de notre entreprise, remercions-le de sa présence au milieu de nous, ainsi que de celle des honorables gentlemen qui l'accompagnent. Leur présence ici donne à notre fête le caractère qu'elle devait avoir, celui de l'union, et à notre entreprise celui de l'universalité.

« Je bois à la santé du commandant Mansell et de ses honorables compagnons; je bois à l'union de la France et de l'Angleterre! »

Les 7 kilomètres qui séparaient le point où s'était célébrée l'inauguration, de la ville

naissante d'Ismaïlia, furent franchis, la nuit, à la lueur des flambeaux. Le peintre Bary, qui assistait à cette fête, en a dessiné les différents épisodes.

Le grand muphti de l'Égypte avait prononcé les paroles suivantes : « Allah a voulu choisir de préférence, parmi les grandes puissances, le pays de France dont le rang et la dignité sont si élevés, et, dans ce pays, il a jeté les yeux sur M. de Lesseps, et il a révélé à cet homme sa volonté pour la création de la grande et utile entreprise qui, après son achèvement, doit produire de si beaux fruits.

« L'élu d'Allah a dignement rempli la mission qui lui était confiée. Il a apporté dans l'accomplissement de la volonté d'Allah toute sa haute intelligence. Il a suivi avec droiture son chemin, sans arrêt ni retard, et c'est ainsi que cette grande œuvre, entourée des sympathies du monde entier, est parvenue au point avancé où nous la voyons. »

Pour que l'eau de la Méditerranée parvînt à remplir le lac Timsah jusqu'au niveau définitif, il fallait que le canal y déversât 80 millions de mètres cubes d'eau. Ce remplissage était un problème, car il était indispensable de le régler de manière à maintenir la navigation dans le canal. Un ouvrage d'art apporta la solution du problème.

Quand le lac fut rempli et que les dragues, parvenues dans la tranchée du seuil d'El Guisr, commencèrent à produire d'importants déblais, la question se posa de savoir comment ces déblais seraient emportés. La hauteur du talus ne permettait pas de les rejeter de chaque côté du canal; la distance qui existait entre le seuil et la Méditerranée interdisait le transport de ces mêmes déblais jusqu'à la mer; et les jeter au milieu du lac Timsah, c'était diminuer la profondeur du lac. On devait donc construire des porteurs spéciaux se déchargeant presque sur les bords du lac : on les construisit.

Ces porteurs, extrêmement plats, étaient divisés en plusieurs « chambres » ou cavités pouvant contenir chacune de 90 à 120 mètres cubes de vase. Les uns étaient à fonds mobiles, sorte de portes s'ouvrant et laissant ainsi tomber les déblais; les autres, destinés à servir là où les eaux étaient les moins profondes, avaient la porte d'échappement, pratiquée à chaque « chambre », s'ouvrant sur le côté.

C'est au chantier VI que ces porteurs et que les dragues de la section venaient se remiser pour les réparations, en s'approvisionnant de toutes choses.

Il n'est pas de voyageur qui n'ait été frappé de l'organisation de ce chantier, un type spécial. Les maisons et les baraquements s'y sont dressés au hasard, une ville s'étant trouvée, là, toute formée en un instant. Les ouvriers, les marins, les travailleurs de tous pays répandus sur le canal jusqu'à El Ferdane, sur le lac et aux environs, ont adopté ce campement comme un centre. La population y est bariolée, mélangée de toutes races, insaisissable, indescriptible. C'est comme un faubourg d'Ismaïlia vers lequel se dirigent ceux qu'une ville régulièrement construite inquiète. Le canal d'eau douce sépare la ville, proprement dite, des ateliers, et sur le bord du canal opposé aux chantiers où règne le travail, ce ne sont que groupes douteux, ouvriers sans emploi, joueurs de dés, existences énigmatiques. Le typhus a passé par là, une fois, et le dévouement du docteur Companyo y trouvait une occasion de plus de se manifester. Le médecin en chef de la Compagnie, le docteur Aubert-Roche,



PLANCHE VII.

CHALET DU VICE-ROI.

écrivait alors à M. de Lesseps : « Le docteur Panet est mort l'année dernière; le docteur Bougoin, cette année; le docteur Bourboukaki est gravement malade; le docteur Ibrahim vient d'échapper au typhus; la santé du docteur Companyo est affectée; le pharmacien Voss est encore souffrant. Nous continuerons tous, jusqu'au bout, à payer de nos personnes. »

Cette conclusion laconique d'un rapport administratif dit, dans son héroïque simplicité, à quels hommes s'était adressé M. de Lesseps pour accomplir son œuvre.

Le chantier VI verra finir sa période d'activité avec l'achèvement du canal maritime; mais ceux qui l'ont vu ne l'oublieront pas. Et cette population se dispersera sans qu'on ait songé un seul instant à la maintenir autrement que par la domination que peut exercer un honnête homme, rude au travail et énergique dans ses résolutions. Les entrepreneurs ont trouvé cet « homme », M. Jules Marcaire, qui devait remplir sa tâche jusqu'au bout.

## III

A l'extrémité de ce même plateau du seuil qui domine le lac et à quelques mètres de ce « four à chaux » qui est devenu comme le belvédère où les caravanes viennent admirer le panorama de l'isthme, s'élève le chalet du vice-roi.

Cette construction élégante, légère, tout européenne, est là comme un audacieux défi porté au désert. Tout autour, ce n'est qu'un sable désolé. Sur ce sable, un empierrement a été formé, et sur cette large base s'élève le chalet fait de bois et de briques rouges. Le bâtiment principal, au dôme mansardé surmonté de deux aiguilles ornementées et autour duquel se découpe une galerie coupée à jour, est flanqué de deux ailes carrées. Une colonnade forme verandah : la balustrade en est dentellée. Un escalier abrupte, empreint d'un certain caractère de grandeur, conduit des sables à la galerie extérieure. De grandes ouvertures cintrées donnent accès aux appartements.

Lorsque, voici quelques mois à peine, le khédive Ismaïl vint visiter les travaux du canal maritime, le chalet fut pendant un moment sa résidence favorite, et une soirée de gala y eut lieu qui fut la plus charmante des improvisations. D'Ismaïlia au plateau dominant du chalet, la route est pittoresque : on suit le canal d'eau douce, au bord du lac Timsah, jusqu'au chantier VI, et les cavaliers aiment à franchir au galop la côte escarpée qui conduit au sommet. Les voitures gravissent le coteau sableux, entraînées par de vigoureuses mules que précèdent d'infatigables saïs. La cavalcade quotidienne fut, un soir, reçue par le khédive au seuil du chalet et retenue. Les dames en amazone, les cavaliers en costume de promenade durent accepter, tels qu'ils étaient, le dîner du souverain, et un bal termina la fête. Les cours orientales ont de ces surprises.

Du chalet au lac la déclivité du sol est brutale; aussi ne voit-on que la rive opposée, au loin. Vers cette rive, dirigeons-nous pour voir Ismaïlia avant d'y pénétrer.

Une dune propice est déjà désignée comme la station obligée du voyageur. On sait l'endroit précis d'où le point de vue est complet. De la hauteur, on domine la ville nouvelle. Les Arabes fréquentent ce plateau, et des groupes de chameliers y forment presque toujours un premier plan des mieux appropriés au tableau.

Les eaux bleues du lac viennent denteller la rive. Ces caps en miniature, ces baies capricieuses égayent les yeux. La plage est immense, nue, d'une grande douceur de ton, les infiltrations du canal d'eau douce y favorisant une végétation timide qui atténue l'or du sable.

Une voie, plantée d'arbres, vient de la ville au lac et se continue, par un appontement en bois, jusqu'au point où la profondeur permet aux navires d'accoster. C'est là que le canot postal et le bateau des voyageurs viennent chaque jour aborder; que tous les bâtiments trouvent l'eau douce amenée par une conduite spéciale; c'est, enfin, à l'extrémité de cette route que les canots de service, toujours sous chauffe, attendent un ordre de départ. La plage est comme divisée en deux par cette voie qui sera bientôt, — on le devine, — une des principales rues d'Ismaïlia descendant vers le lac.

Aujourd'hui, la ville est comme limitée par le canal d'eau douce qui suit le lac, le contourne et va s'y jeter au chantier VI. C'est donc sur le quai du canal d'eau douce que se développe Ismaïlia.

Du point où nous sommes, les chantiers du service du transit et de la navigation attirent d'abord le regard. De cet atelier sort incessamment un bruit de rouages et de coups d'enclume. Au delà, les maisons entassées, blanches ou jaunes, en pierres ou en bois, entrecoupées de carrés de verdure et parmi lesquelles on cherche en vain un minaret ou un palmier, déroutent l'imagination. C'est bien là le ciel d'Orient, le sol d'Égypte; comment cette ville d'Europe a-t-elle été transportée ainsi, tout d'un coup, sur ce point?

Un second canal d'eau douce, dit « canal de ceinture », contourne la ville pour porter l'eau du Nil à l'usine qui la refoule, par la vapeur, jusqu'à Port-Saïd. Le cours de ce petit canal est absolument dessiné par la ligne d'un vert épais que forment les tamaris poussés sur ses bords.

Ismaïlia est donc limitée par l'eau douce de toutes parts. Et c'est le centre de l'isthme de Suez! Qu'est devenu le désert? Cette question, Abd-el-Kader l'adressait à M. de Lesseps; et voyant le lac aux eaux tranquilles, voyant le Nil fécondant amené jusque-là, voyant Ismaïlia se créer : « C'est ici, dit l'émir, c'est autour de ce magnifique bassin et dans les eaux vivifiantes du Nil béni, que de toutes les parties du monde viendront les serviteurs de Dieu, créateur de toute chose, se reposer des fatigues de leur longue traversée. » — « Ismaïlia, nous disait un marin grec, sera l'oasis du grand désert des océans. »



Riou pinxit — Imp Lemercier & Cie Paris — Eugène Cicéri lith.

VII

PLANCHE VIII.

VUE D'ISMAILIA.

# CHAPITRE CINQUIEME

## ISMAÏLIA

LE LAC TIMSAH A SEC. — LE NIL AU DÉSERT. — LE CANAL D'EAU DOUCE. — POSE DE LA PREMIÈRE PIERRE D'ISMAÏLIA. — BAPTÊME DE LA VILLE NOUVELLE. — LE QUAI MÉHÉMET-ALI. CHALET DE M. DE LESSEPS. — DIRECTION GÉNÉRALE DES TRAVAUX. — M. A. HARDON, PREMIER ENTREPRENEUR. GOUVERNORAT. — LE PALAIS DU KHÉDIVE. — LA MAISON DES TRANSPORTS, ACADÉMIE MARITIME DU CANAL. — PREMIER TRANSIT D'UNE MER A L'AUTRE. — LE COMTE SALA. — LA MAISON DES DOCTEURS. LE DOMAINE. — LE TÉLÉGRAPHE. — LA VILLE INTÉRIEURE. — LE VILLAGE ARABE. LES BAINS DE MER ET LA FLOTTILE SUR LE LAC TIMSAH. — CAVALCADE AU DÉSERT.

### I

« Rechercher les moyens de développer la prospérité de la Patrie, tel est notre devoir. Que Dieu protége nos efforts ! »

ISMAÏL I[er]
Khédive d'Égypte.

« On avait à bâtir sur le sable et on y a bâti solidement. »

BERTEAUT,
Délégué de la Chambre de Commerce de Marseille

Nous avons décrit le merveilleux panorama qui se déroule sous le regard, des hauteurs où s'élève le chalet du vice-roi. De ce même point d'observation Berchère, en 1861, faisait le tableau suivant : « Le temps était pur, et le soleil, encore un peu bas, baignait dans une lumière douce le paysage que j'avais sous les yeux. A mes pieds s'étendait le lac, couvert d'une végétation sombre qui se perdait dans des tons violets jusqu'à un cordon de falaises dorées régnant sur toute son étendue. Vers l'extrémité, un peu dans l'ouest et au milieu d'une végétation plus touffue, plus verte, j'apercevais de longs filets d'eau qui, frappés par le soleil, brillaient comme un miroir ; au-dessus des sables des dunes se développaient les montagnes de Suez, et ces montagnes étaient d'un bleu tendre, délicat, où le rose se mêlait à l'améthyste, et d'un ton si fondu que quelques arêtes un peu plus accentuées en laissaient seules deviner les divers plans. Au milieu du lac quelques fumées minces, légères, montaient droit dans le ciel ; et dans l'ouest, au pied des falaises, des taches brunes laissaient deviner un campement.

« Tout était lumière dans ce tableau tranquille, simple, composé avec trois tons : le bleu, le rose et le vert, depuis le zénith où le ciel passait par toutes les gradations de l'azur pour venir se fondre en tons d'argent derrière les montagnes, jusqu'aux premiers plans tachés de verdure et dorés par les sables.

« Je suis descendu dans le bassin du lac et me suis mis à errer au milieu des tamaris, des arbres et des touffes de joncs épineux, prenant au hasard les premiers sentiers qui s'ouvraient devant moi. »

Les tamaris et les joncs épineux ont été submergés; les sentiers sont à 8 mètres sous l'eau. Là, parmi les arbustes, vivaient les lièvres, les gazelles, les hérissons et les perdrix. Dans le limon du Nil, apporté par l'inondation du fleuve, à travers l'antique vallée de Gessen, croissaient nombreux les tamaris. Les Bédouins venaient au lac, périodiquement, faire paître leurs troupeaux et couper les roseaux pour tisser leurs tentes. Les hyènes fréquentaient ces parages.

Sur les bords de ce lac asséché M. de Lesseps dresse le premier campement, ces « taches brunes d'où s'échappaient quelques fumées minces et légères » dont parle Berchère. Celui qui voulait couper l'isthme éprouva sur ce terrain de cruelles angoisses. La première caravane, dirigée par M. de Lesseps, arrivait au lac Timsah après avoir totalement épuisé sa provision d'eau. Les chameaux eux-mêmes haletaient! On creusa le sable en un endroit choisi, et ce ne fut d'abord qu'une eau saumâtre; on creusa plus profondément, le sel persistait; la couche de sel étant dépassée, une eau jaunâtre apparut. On la goûte : elle était douce, mais épaissie par le limon. M. de Lesseps déchire son *machellah,* — sorte de manteau blanc que portent les cavaliers orientaux, — et, se servant de cette étoffe comme d'un tamis, la caravane put boire.

C'est à peu de distance de cette source improvisée que la ville d'Ismaïlia devait être bâtie. Ce point central de l'isthme avait sa destination. Par la vallée de Gessen, qui y aboutissait, devait arriver l'eau du Nil; à travers El Guisr devait passer l'eau de la Méditerranée.

En 1861, les premiers ouvriers préparaient le sol pour y construire une ville. M. de Lesseps présidait à ces travaux. « Vous êtes les zouaves du travail, dit-il aux terrassiers, vous avez été les vaillants pionniers de la civilisation. » Un an après, l'eau du Nil était à Timsah. Le 2 février, M. de Lesseps arrivait en barque directement du Caire. De la capitale de l'Égypte à Timsah on parvenait désormais en 40 heures. Cette voie navigable n'apportait pas seulement aux travailleurs l'eau douce indispensable; elle assurait aussi la régularité des approvisionnements. Les Européens et les Égyptiens, — bédouins et fellahs, — avaient été conviés à se réjouir de cet événement. « Nous célébrons, dit M. de Lesseps à tous, l'arrivée de l'eau douce dans le désert sur les travaux du canal maritime : c'est un événement. Il y a sept ans, en décembre, je devais faire la première exploration du désert de l'isthme. Il m'a fallu quinze jours de préparatifs, quarante chameaux, dont vingt pour l'eau; des tentes, des provisions de toute espèce, des gens d'escorte, de service, le tout pour quatre personnes! Avant d'arriver au lieu où nous nous trouvons réunis en ce moment, nous avions employé quinze jours et dépensé une dizaine de mille francs. En janvier 1862, il y a trois jours, je suis parti du Caire dans une barque louée la veille, et qui venait d'être amenée au quai des vastes magasins de la compagnie; après quarante heures de trajet, j'ai débarqué à quelques pas d'ici, n'ayant dépensé que 20 francs. Ces deux exemples vous donnent la mesure du résultat obtenu par vos efforts énergiques et intelligents; je vous en félicite et vous en remercie au nom de notre compagnie, au nom de la civilisation. Je bois à la santé de mes braves compagnons de travail, de tous ceux qui ont participé aux opérations du canal d'eau douce, à cette voie nouvelle qui apporte la

PLANCHE IX.

QUAI D'ISMAILIA.



vie et la fécondité dans des solitudes séculaires, et qui va rendre désormais faciles nos travaux du grand canal des deux mers ! »

La prise d'eau était à Zagazig, une des principales cités d'Égypte, ne comptant pas moins de 25,000 habitants, sorte de ville frontière du désert. Le canal, large de 14 mètres à la ligne d'eau, et de 8 mètres au plafond, était creusé à 2 mètres de profondeur. Sa pente, sur son parcours, n'était que de $0^{m},01$ par kilomètre. Il va presque directement de Zagazig à Ismaïlia.

L'insuffisance et surtout l'irrégularité d'alimentation de ce canal rendirent indispensables de nouveaux travaux, lorsque le creusement du canal maritime atteignit son développement. La prise d'eau à Zagazig fut abandonnée, et un nouveau canal, venant du Caire, vint alimenter l'ancien.

La ville, approvisionnée d'eau douce, augmentait chaque jour. L'heure était venue de la « reconnaître. »

## II

Le 27 avril on posa solennellement la « première pierre » de la cité future. L'inspecteur général de la compagnie, le comte Sala, présidait. A ses côtés se groupaient le directeur général des travaux, M. Voisin; le représentant du vice-roi, Ismaïl-Bey; l'ingénieur en chef de la compagnie, M. Sciama; le délégué de l'entrepreneur, M. Feinieux; le médecin en chef, le docteur Aubert-Roche; les ingénieurs, MM. Laroche, Larousse et tous les employés et ouvriers de l'isthme. Le desservant de l'église du seuil d'El Guisr bénit la première pierre qui recouvrit un procès-verbal de la cérémonie, en français et en arabe, sur parchemin et signé par le représentant du vice-roi. « C'était, écrivait un témoin, un magnifique tableau. Au-dessus de nous flottaient les pavillons unis de la France et de l'Égypte. Autour, un cercle d'hommes de tous les pays et de tous les costumes. Les voitures, les chevaux arabes, les chameaux chargés de spectateurs; au centre, le prêtre, en habits sacerdotaux, consacrant la première fondation de la ville nouvelle, et au loin, à l'horizon, sous les rayons du soleil couchant, la silhouette des montagnes. »

Mais la ville n'avait pas encore de nom. Inaugurée au bord du lac, on la désignait par le nom du lac lui-même : Timsah.

En 1863, le 4 mars, l'ancien gouverneur de Delhi, lord Elliot, était dans l'isthme. Il s'y trouvait en même temps que le courageux représentant de la compagnie en Angleterre, M. Daniel-Adolphus Lange, dont le dévouement à l'œuvre humanitaire n'a jamais pu être ébranlée. M. de Lesseps reçut du noble lord les témoignages de la plus ardente sympathie, et réunissant tous ceux qui vivaient dans la cité nouvelle : « Cette journée, dit-il, aura son retentissement et son souvenir, et de cette réunion sortira un nom nouveau pour la cité que nous fondons en ce lieu. A l'entrée du canal, une ville, Port-Saïd, consacre la mémoire du vice-roi défunt; une autre ville s'élève rapidement ici. Ne serait-ce pas un juste hommage de notre

respect et de notre reconnaissance que de la placer sous la protection du vice-roi actuel, dont les débuts nous sont d'un si favorable augure? Avec Mohammed-Saïd nous avons commencé le canal, avec Ismaïl nous l'achèverons.

« Que dès aujourd'hui donc le nom de Timsah soit remplacé par celui d'Ismaïlia, et que les eaux de la Méditerranée, s'unissant à celles de la mer Rouge, unissent également dans l'avenir les noms de Saïd et Ismaïl, tous deux chers à nos cœurs! Que les navires, après avoir salué le port de Saïd, s'arrêtent aux pieds de la cité d'Ismaïl; qu'ils portent dans les plus lointaines contrées ces deux noms entourés d'une auréole de gloire, et apprennent aux habitants des rives de l'Indus et du Gange que c'est à cette digne lignée de Méhémet-Ali qu'ils doivent les bienfaits de la civilisation et la réalisation d'un projet qui, pendant si longtemps, a été le rêve des siècles, d'un projet destiné à propager et faire fructifier parmi les hommes et parmi les peuples cette parole sacrée : Soyez tous frères!

« D'une autre part, ce nom d'Ismaïl fait revivre, pour les Arabes appelés à féconder les terrains incultes de l'isthme, la mémoire de leur origine et celle du fondateur de leur race, Ismaïl, fils d'Agar et d'Abraham.

« L'hommage donc que nous allons rendre au souverain de l'Égypte sera en même temps un témoignage de gratitude et d'affection pour son peuple.

« Qu'Ismaïl règne longtemps et protége Ismaïlia! Vive Ismaïl! »

C'est ainsi que la ville nouvelle reçut le nom qu'elle porte aujourd'hui.

## III

L'emplacement destiné à la ville centrale de l'isthme fut dessiné et les rues principales indiquées par les ingénieurs. Le plan cadastral traçait sur le sol un long rectangle de 2,358 mètres de longueur sur 450 mètres de profondeur, divisé en cinq carrés de 450 mètres de côté, séparés par de larges voies auxquelles furent donnés les noms d'avenues de l'Impératrice, Victoria, Isabelle et Cléopâtre. Les cinq grandes places centrales des « carrés » reçurent les noms de Monge, Leibnitz, Saint-François-de-Sales, Champollion et Ibrahim.

Les rues coupant les carrés en diagonale avaient 20 mètres de largeur; les autres rues, 11 mètres.

Le quai du canal d'eau douce, d'une largeur de 30 mètres, reçut le nom de quai de Méhémet-Ali. Ce quai avait 2,000 mètres de longueur.

Ismaïlia était ainsi située entre le 30° 36′ 40″ de latitude et le 29° 56′ 49″ de longitude, à 9$^{m}$,63 au-dessus du niveau de la mer Méditerranée.

Le personnel de la Compagnie forma naturellement le premier groupe de la population d'Ismaïlia; mais aussitôt, et de toutes parts, arrivèrent des colons qui triplèrent le nombre primitif

des habitants. On a constaté, en effet, sur tous les points de l'isthme où se sont formés des campements, des villages et des villes, l'installation libre de deux individus, — marchands ou industriels, — par chaque travailleur sédentaire.

Grâce aux délimitations indiquées d'avance, la ville s'est développée avec régularité. Quelques noms de rues, de places même, ont été abandonnés et remplacés par d'autres, soit qu'un événement ait consacré l'installation d'un quartier nouveau, ou que les habitants se soient habitués à une dénomination imprévue.

Le quai qui longe le canal d'eau douce a toujours le nom de quai Méhémet-Ali. Des quatre grandes places, deux ont conservé leur première dénomination, ce sont les places Champollion et Leibnitz. La place Saint-François-de-Sales est devenue place Paléocapa, en souvenir de l'un des membres les plus dévoués de la commission internationale. La place Monge est devenue place Tewfik, en honneur du fils d'Ismaïl I^er^, prince héritier d'Égypte.

Les premières installations du personnel de la Compagnie furent divisées en deux groupes : les maisons des « ménages » et les maisons des « célibataires. » Ces derniers avaient droit à une chambre à coucher, un salon et 150 mètres carrés de superficie. Aux « ménages » on consacra des demeures plus confortables, avec rez-de-chaussée et un étage, autour de la place Champollion.

Au centre de la place Champollion, un bassin de 10 mètres de diamètre, que l'eau du Nil emplissait, permettait une distribution d'alimentation et d'arrosage dans la ville. Ce fut, dès le premier jour, une grande lutte d'amour-propre que la création des jardins : Fleurs et fruits, arbres et arbustes de toutes sortes affluèrent à Ismaïlia; il en venait d'Europe, il en venait des Indes, de Chine, du Japon, de Maurice, de la Réunion. C'était à qui obtiendrait les fruits les plus savoureux, les fleurs les plus parfumées. Le sable, on l'inondait; la terre végétale, on allait la chercher bien loin. Quels désespoirs, lorsqu'un coup de khamsin ou une nuit trop fraîche venait détruire le résultat de soins assidus! On était ignorant des besoins du sol de l'isthme : l'expérience était le grand professeur. Il en fut qui surprenaient un secret et qui le gardaient avec jalousie. La première rose fut un grand succès pour son jardinier; la première grappe de raisin, un événement; la première fraise, un triomphe!

Et c'est ainsi qu'Ismaïlia devint, au milieu du désert, une ville absolument européenne, et que la place Champollion eut un square fleuri.

Du lac Timsah à la ville, le voyageur suit la « voie » plantée d'arbres qui coupe la plage et a 300 mètres de longueur environ. On franchit le canal d'eau douce par un pont de bois, mobile, et l'on peut continuer directement sa route jusqu'à l'extrémité de la large avenue qui conduit à la station du chemin de fer.

Mais une rue transversale, à droite, laisse apercevoir la verdure de la place Champollion. Au coin formé par cette rue et par le vaste quai Méhémet-Ali, s'élève, au milieu des arbres, le chalet du président, M. Ferdinand de Lesseps. Une grille d'une extrême simplicité sert de clôture à l'habitation. Le chalet, en bois, n'a qu'un étage. La porte principale donne sur le quai. Cette porte est toujours ouverte. Elle était fermée à l'origine; mais, pendant une nuit exceptionnellement noire, un Arabe, presque un enfant, s'introduisit par escalade dans le

jardin et fut immédiatement arrêté. On conduisit, dès le matin, devant M. de Lesseps, le jeune voleur. Le respect universel qui s'attache à la personne du président de la Compagnie est tel, que cette tentative de vol fut incompréhensible pour tous. Une grande affluence de curieux était accourue au chalet pour assister au jugement du coupable.

M. de Lesseps eut pitié du jeune Arabe et ne lui reprocha qu'une seule chose : d'avoir dégradé la clôture et abîmé quelques fleurs en pénétrant dans le jardin par escalade. Il fit comprendre à l'enfant la gravité de sa conduite et ordonna qu'à l'avenir la porte du chalet resterait toujours ouverte. « Je ne veux laisser aucune excuse, dit-il, à ceux qui pénétreront chez moi par escalade ou par effraction. »

L'habitation elle-même est ouverte à tous. Au rez-de-chaussée, des salons meublés avec une simplicité remarquable et un petit cabinet de travail où M. de Lesseps a fait dresser son lit. Le premier étage se compose de deux chambres et d'un petit salon, réservés à M. et Mme Charles de Lesseps. Les deux ailes du chalet sont reliées par un balcon d'où le regard embrasse le panorama grandiose du lac Timsah.

Combien de voyageurs illustres sont venus s'asseoir là, à la table hospitalière de M. de Lesseps! Et combien, en attendant leur hôte, frappés de la simplicité de cette demeure, ont demandé à leur guide s'ils étaient réellement dans la maison de celui qui a voulu le canal maritime de Suez!

Après le chalet de M. de Lesseps, sur le quai Méhémet-Ali, vient la demeure du directeur général des travaux, M. Voisin-Bey. Ce second chalet n'a qu'un étage, mais il est vaste et élégant. Une colonnade ouvragée l'entoure; une sorte de kiosque s'avançant, d'une extrême légèreté, complète admirablement les lignes gracieuses de l'habitation absolument orientale. Le jardin est régulièrement dessiné; des gazelles sont dans les allées.

Le premier entrepreneur général à qui fut confiée à l'origine la tâche de creuser le canal maritime, M. Hardon, se dévoua à son œuvre avec un zèle heureux. Là où rien n'existait, dans le désert, si loin de l'Europe, M. Hardon sut créer des chantiers, assurer des approvisionnements, tracer le canal. Il eut le redoutable honneur d'amener dans l'isthme les premiers exilés et de les maintenir dans cet exil par l'exemple. Il sut leur faire partager l'enthousiasme qu'il ressentait pour l'accomplissement de l'œuvre et, par lui, ce qui paraissait impossible fut fait, c'est-à-dire l'installation persévérante, dans ces solitudes, des hommes d'Europe qu'il avait expatriés. Si les complications politiques ralentirent la marche des travaux dans les commencements et paralysèrent l'activité de cet entrepreneur ; s'il dut, devant des difficultés sans cesse renaissantes et pour n'être pas un obstacle aux agissements diplomatiques de M. de Lesseps, subir de longues inactions, M. Hardon n'eut pas un seul instant la pensée de réclamer son « droit au travail. » Il offrit loyalement à la Compagnie la résiliation de son contrat. « Avant tout, dit-il, l'œuvre du canal, à laquelle je resterai toujours dévoué ; je ne veux pas que ma personne cause des embarras. » Cet entrepreneur avait achevé la période d'installation.

La Compagnie continua par ses propres moyens l'œuvre si bien commencée et les travaux se poursuivirent sous la direction de M. Voisin, jusqu'au moment où de nouveaux entrepreneurs, MM. Borel et Lavalley, Couvreux et Dussaud, se chargèrent d'achever le canal.

M. Voisin, fait bey par le souverain de l'Égypte, est resté fidèle à son poste jusqu'au dernier coup de pioche. De son cabinet de travail, les plans du canal maritime toujours ouverts devant lui, il a constaté les progrès accomplis chaque jour, tenant dans sa main les fils dirigeants de tous les rouages administratifs d'Égypte, partageant sa vie entre la lourde responsabilité de sa mission et son affection pour sa fille, M[lle] Marie Voisin, qui vit mourir sa mère à Ismaïlia.

A la « direction générale des travaux » succède, sur le quai, la demeure du gouverneur égyptien de l'isthme. Sa maison est de style oriental, carrée, aux grandes fenêtres cintrées. Un màt, où flotte le drapeau de l'Égypte, se dresse sur la terrasse que protége une galerie basse coupée à jour.

A l'extrémité du quai, au point où le canal d'eau douce se détourne vers le lac Timsah dont il suit la rive jusqu'au chantier VI, le souverain de l'Égypte s'est fait construire un palais dont il a confié l'exécution à un habile architecte, M. James Pouchet. Le monument est d'une grandiose simplicité de lignes. Il s'élève au centre d'un vaste terrain que limite une grille élégante. L'ogive orientale couronne les nombreuses ouvertures du rez-de-chaussée et du premier étage, ces dernières encadrées de colonnettes d'un dessin heureux. Deux ailes s'avancent de quelques mètres aux extrémités. L'entrée d'honneur, où l'on parvient en gravissant les marches d'un escalier monumental, couverte, forme à la hauteur du premier étage une terrasse spacieuse. Ce palais a été dessiné, construit et achevé en six mois.

## IV

Pour pénétrer dans la ville, revenons sur nos pas jusqu'au chalet de M. de Lesseps en suivant le quai. Au coin de la grande rue diagonale qui mène à la place Champollion et de l'avenue qui conduit au chemin de fer, s'élève la demeure du chef du transit et de la navigation, M. Jules Guichard. Au milieu d'un jardin touffu, la maison carrée, d'un style oriental sévère, commence la ville. Il règne autour de cette maison une fébrile activité. C'est de là que partent les ordres nécessités par le mouvement maritime et commercial.

A l'origine des travaux, M. de Lesseps s'était assuré la possession d'une vallée traversée par le canal d'eau douce venant de Zagazig et qui avait été jadis d'une proverbiale fertilité : l'Ouady. — M. Jules Guichard reçut la mission de rendre à l'Ouady son ancienne réputation. Exilé dans ce coin du désert égyptien avec M[me] Guichard et sa fille M[lle] Suzanne Guichard, et secondé par deux seuls agents, MM. Voisin et de Carné, le « directeur du service agricole » se mit à l'œuvre. En quelques mois il attirait sur le sol, pour le féconder, les Bédouins pasteurs qui l'avaient abandonné. En trois ans, cette propriété décuplait de valeur, et le gouvernement égyptien la rachetait.

A ce moment, l'eau de la Méditerranée remplissait le lac Timsah et le canal d'eau douce était continué d'Ismaïlia à Suez. M. de Lesseps ne voulut point attendre l'achèvement définitif du canal maritime pour que le commerce universel jouît des bienfaits de l'œuvre poursuivie. Puisque l'on pouvait se rendre, par le canal maritime, de Port-Saïd à Ismaïlia, et d'Ismaïlia à Suez par le canal d'eau douce, ne pouvait-on pas utiliser cette communication réelle établie entre les deux mers pour transporter des voyageurs et des marchandises? Des délégués des chambres de commerce du monde entier, répondant à l'appel que leur avait adressé M. de Lesseps, vinrent au nombre de cent dans l'isthme constater la possibilité et la facilité de la communication.

Mais cette organisation maritime était un problème. Comment assurer un service régulier de remorqueurs et de chalands dans un canal partout encombré de dragues, sillonné de porteurs naviguant sans cesse? Il fallait, pour mener l'œuvre provisoire à bien, un caractère énergique et résolu, un esprit prompt et pratique. Le directeur du « domaine agricole » accepta cette mission, et dans ce noviciat pénible M. Guichard est si bien devenu l'homme de la navigation que M. de Lesseps lui a conservé son titre, le chargeant d'assurer le transit des navires par le grand canal.

Le mouvement commercial, qui fut ainsi inauguré plusieurs années avant l'achèvement du canal maritime, a eu son jour de fête, sa date mémorable. Le 12 août 1865, la population de Port-Saïd était réunie sur le quai, fidèle à l'appel de M. de Lesseps, qui lui avait donné ce rendez-vous pour assister au départ pour Suez du premier convoi de charbon de terre chargé sur la Méditerranée et se rendant, sans transbordement, dans la mer Rouge.

« Le passage de l'Occident à l'Orient de cette matière commune dont le génie de l'homme a fait le principal agent civilisateur du monde, disait M. de Lesseps, marquera le succès le plus important obtenu jusqu'à présent par les efforts des braves travailleurs de l'isthme. »

Six bateaux à vapeur, ayant chacun à leur remorque deux chalands chargés de houille et pavoisés de pavillons de toutes les nations, s'engagèrent dans le canal. Le convoi arrivait à Ismaïlia et franchissait les écluses le 15 août, pour se diriger vers Suez par le canal d'eau douce.

Le 24 décembre, un navire passait de la Méditerranée à la mer Rouge par la même voie. C'était une goëlette construite dans l'isthme et nommée l'*Eugénie*.

Jusqu'à la veille de l'inauguration du grand canal maritime, cette voie provisoire n'a cessé de rendre de réels services au commerce; et non-seulement elle a été utilisée pour faire arriver en mer Rouge des houilles et des marchandises de toutes sortes, mais aussi des navires et en dernier lieu un aviso de guerre français, *la Levrette,* qui se rendait en Cochinchine. En nous montrant la demeure de M. Guichard, un armateur anglais la nomma « l'académie maritime du canal. » C'est là, en effet, qu'auront reçu leur diplôme les pilotes et les timoniers à qui sera confiée la direction des navires dans le nouveau Bosphore.

La rue diagonale où nous sommes conduit à la place Champollion. Un modeste monument,

adossé au mur qui limite le jardin du chalet Lesseps, attire le regard. Un mausolée a reçu le buste en bronze du comte Sala, mort sur l'isthme. Le comte Sala est l'un des dévoués de la première heure qui ont succombé avant le triomphe. Sur la tombe de Sala, M. S.-N. Ruyssenaers, l'un des vice-présidents de la compagnie, consul général de Hollande en Égypte, dit les services rendus par celui que tous regrettaient : son caractère, son zèle, son dévouement; et ce fut un spectacle touchant que ce témoignage public rendu à un ami par celui-là même dont le dévouement à l'œuvre de M. de Lesseps ne s'est pas un seul instant démenti. M. Ruyssenaers, plus heureux, a vécu pour rendre de nouveaux services à l'entreprise à laquelle il n'a cessé d'apporter le concours de son intelligence et de son activité.

Autour de la place Champollion, parmi ces demeures qui furent les premières construites, et dont le seuil est tout verdure, voici la maison du médecin en chef de la compagnie, le docteur Aubert-Roche, et du médecin de la division, le docteur Companyo. Le jardin est une pépinière renommée. La maison du chef du domaine, M. Poilpré, est à l'angle opposé. C'est là que les colons de l'isthme viennent demander des concessions et qu'on peut voir, sur un cadastre d'une scrupuleuse exactitude, comment se créent les villes au désert. C'est chose grave, en Orient comme partout, que la question des terrains à concéder. Quelle sûreté de coup d'œil, quelle impartialité, quel jugement droit et quelle minutieuse régularité ne faut-il pas pour diriger un tel service? M. Poilpré s'est acquis l'estime et la considération de tous.

A l'autre angle de la place Champollion est le chef du service télégraphique, M. Riche. La station centrale est installée dans une annexe de la maison qu'habite le directeur général des travaux. De là, l'électricité met en relations constantes tous les chantiers de l'isthme et relie Ismaïlia à l'Europe depuis l'origine des travaux. Il n'est pas de voyageur qui n'ait été émerveillé de la sureté avec laquelle fonctionne le télégraphe de l'isthme. MM. Thévenet et Lavesvre sont les collaborateurs remarqués de M. Riche. On cite volontiers à Ismaïlia les liens serrés d'amitié qui unissent ces trois hommes, pour qui la hiérarchie a fait place à la plus ardente émulation. La « petite république » qui forme ce service spécial est un modèle.

Les autres maisons de la place sont le domaine exclusif des « ménages. » Le square fleuri du centre est entretenu en participation. Chacun a sa plate-bande, et c'est à qui obtiendra la plus luxueuse végétation.

Le bassin du milieu a été couvert et remplacé par un vaste kiosque d'une élégante légèreté.

Les célibataires forment un quartier spécial dans le carré voisin. Cette démarcation n'a créé ni guelfes ni gibelins ; les « ménages » et les « enragés » — suivant le qualificatif infligé aux célibataires par un Parisien venu aux sables — vivent en excellente harmonie. D'ailleurs, Ismaïlia se pique d'être la capitale de l'isthme, et ce ne sont que soirées musicales et bals où la population fraternise agréablement.

Les marchands ont envahi la rue du Commerce qui commence après une petite place, sorte de frontière séparant le monde administratif du monde trafiquant. Le cercle

d'Ismaïlia est le trait d'union entre ces deux mondes. Nous assistions à la soirée d'inauguration du cercle : un événement. Ismaïlia commençait à souffrir un peu de son développement, la hiérarchie administrative menaçait d'y créer des castes; bien vite l'idée du cercle vint à de bons esprits et le cercle a prospéré. Le président honoraire du cercle, le fils du président de la Compagnie, M. Charles de Lesseps, prononça à cette occasion son premier discours, une éloquente affirmation du principe d'égalité au nom duquel toutes grandes choses sont possibles... Et puis le cercle a, de par ses statuts, de la glace tous les jours à la disposition de ses membres. Qui oserait dire : Je me passerai de glace.

Au point où commence le bazar européen, les âniers se sont groupés. Pour quelque menue monnaie, le trot rapide du « bourriquet » vous transportera au chantier VI, à l'usine Lasseron, au chemin de fer et au bazar arabe.

En allant au bazar arabe, qui est à l'extrémité d'Ismaïlia, plus loin que la station du chemin de fer, entrons dans l'église catholique. Un mat qui porte le drapeau de Jérusalem nous guidera vers la « maison du Seigneur. » La chapelle, du style gothique le plus simplifié, est dédiée à saint François de Salles et desservie par des pères de Terre-Sainte qui y ont remplacé l'abbé Gibon, mort victime de son zèle à El Guisr en 1864. Deux vastes coquillages de la mer Rouge servent de bénitiers. Un dais de velours violet pare l'autel et protége un tableau représentant saint François de Salles. L'empereur des Français a fait don de cette toile à l'église d'Ismaïlia.

Le clocher porte, par l'inscription suivante, la date de la fondation de la chapelle : XXII : MAIVS : AN : DN : MDCCCLXIV.

Le dimanche, après la messe, le fanfare d'Ismaïlia exécute plusieurs morceaux sur la place qui précède l'église.

## V

La mosquée a été construite au centre du village arabe. Ici, ne demandons plus aux habitants la régularité des constructions, l'harmonie des lignes, la minutie des arrangements; nous y perdrions trop! Le Nubien coudoie le Cophte; le bédouin, le fellah; de Port-Saïd sont venus des Grecs, des Syriens, des Algériens et des Maltais; de Suez sont venus des Indiens, des Abyssins et des Arabes. Toutes ces races se sont mélangées, tous ces hommes se sont confondus, chacun se livrant à ses goûts; celui-ci louant des ânes, celui-là pétrissant le doura, cet autre ouvrant boutique au bazar; et ce petit monde, presque insolent dans sa liberté, se sentant en Europe, bravant le cawas et se reposant dans la protection d'Ismaïlia-Ville, vous a des airs de faubourg.

Les eaux jaunâtres du Nil coulent à deux pas, et le quai du village arabe est devenu



Imp Lemercier & Cie Paris

## PLANCHE X.

LES BAINS DE MER ET LA FLOTTILLE SUR LE LAC TIMSAH (ISMAILIA)

comme un marché permanent. Les grandes barques venues de Zagazig ou de Suez, chargées de pastèques et d'oranges, de salades vertes et de blé couleur d'or, s'arrêtent là et vendent leur cargaison. Vite les ballots de toutes formes s'amoncèlent, les tas de fruits se forment. On éventre les paniers d'ajoncs d'où s'échappent les bananes et les limons doux, les morceaux de cannes à sucre et les œufs. L'enchère s'ouvre et les prix se débattent. Cent acheteurs se démènent autour du raïs qui vient d'étaler sa cargaison, et c'est en vain que du geste et de la voix les marchands, groupés, pressés, se bousculant, se renversant, s'injuriant, invoquant Allah, disent leur prix. Le raïs reste immobile, calme au centre du brouhaha.

Mais le train de Suez vient d'entrer dans la station d'Ismaïlia, et c'est l'heure où la ville voisine va finir sa journée de travail. Le sifflet de la locomotive et les cloches des ateliers se font entendre. Le raïs quitte son chibouk, choisit ses acheteurs et vend! En un éclair, les marchandises sont enlevées et payées, et l'on voit, dans la rue principale du bazar arabe, un essaim d'enfants demi-nus courir les mains pleines d'œufs, de salades et de fruits. La bande se sépare à l'extrémité de la rue : les uns courent au chemin de fer pour gagner quelques paras; les autres courent en sens inverse, vers la ville.

## VI

A quelques mètres de l'appontement, le lac forme une anse propice aux baigneurs. Des cabines ont été dressées, et là, chaque soir, quand le soleil est à l'horizon, Ismaïlia vient rappeler Trouville. Sur la plage un cercle ne tarde pas à se former.

De ce point de vue le spectacle est délicieux. Le lac paraît immense, sans fin. Le voisinage de l'appontement servant de débarcadère attire, chaque soir, comme si elle se dirigeait vers les bains de mer, la flottille dispersée pendant le jour, et c'est une animation maritime à faire croire que le canal de Suez existe depuis cent ans.

Cependant les baigneurs sont peu nombreux, et l'on devine, aux toilettes et au ton des causeries, que les habitants du Caire et d'Alexandrie ont adopté les bains de mer du lac Timsah et viennent y faire « une saison. » A ceux d'Ismaïlia il faut des récréations plus viriles que les conversations au bord de l'eau et la contemplation du jour qui s'éteint.

Ismaïlia est bâtie entre le lac et le désert, et c'est au désert que le soleil descend. Vers cet embrasement de pourpre il faut aller. A la voiture, aux roues si larges qu'elles ne peuvent enfoncer dans le sable, on attèle quatre des plus vigoureuses mules. Le saïs aux jambes nues est sur le siége, tendant les rênes et serrant le fouet. Dix amazones et vingt cavaliers, exacts au rendez-vous, sont là, maîtrisant leurs montures dont les narines se

dilatent et les jarrets, impatients, sont tendus. Les saïs coureurs ont ceint leur taille et pris leurs bâtons. En route! La cavalcade va au désert, les saïs en avant, la voiture ensuite, les cavaliers, dirigés par M. de Lesseps, courant de toutes parts.

Quand la nuit est sur Ismaïlia, la cavalcade revient et l'on s'informe du bal ou de la soirée musicale en préparation.

C'est en attendant l'heure de la réunion commune que M. de Lesseps donne ses ordres pour le travail du lendemain.

## PLANCHE XI.

CAVALCADE AU DÉSERT.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]



# CHAPITRE SIXIÈME

## DU LAC TIMSAH AUX LACS AMERS

GEBEL MARIAM. — LA SAINTE FAMILLE. — TOUSSOUM. — LA TOMBE DU CHEIK ENNEDEK. — SEUIL DU SÉRAPEUM.
LES LACS ARTIFICIELS. — LA TRANCHÉE DU SÉRAPEUM. — LES LACS AMERS. — LE PROBLÈME DU REMPLISSAGE DES LACS
SON ALTESSE ISMAÏL I^er^ A ISMAÏLIA, A PORT-SAÏD, AU SÉRAPEUM, AUX LACS AMERS. — LE DÉVERSOIR.
ENTRÉE DES EAUX DE LA MÉDITERRANÉE DANS LES LACS. — LE PRINCE ET LA PRINCESSE DE GALLES DANS L'ISTHME
LA FORÊT D'EL-AMBACK.

### I

« La nature est plus forte que les misérables antipathies nationales : l'Europe et les Indes communiqueront, en dépit de tous, par Suez. Les deux mondes s'embrasseront et se vivifieront en se touchant par l'Égypte. »

LAMARTINE (1841).

« Je viens de visiter le parcours du canal et j'ai assisté à l'entrée des eaux de la Méditerranée dans les lacs Amers. Je rentre au Caire plein d'admiration pour ce grand œuvre et de confiance dans son prompt achèvement. »

ISMAÏL I^er^,
Khédive d'Égypte.

Après le lac Timsah, le canal maritime s'engage dans une série de mamelons et traverse le seuil dit Sérapeum, qui s'élève jusqu'à 9 mètres au-dessus du niveau de la mer. Sur 11 kilomètres, le seuil était à couper.

Cette barrière de sable sépare la dépression de Timsah, aujourd'hui convertie en lac intérieur, de l'ancien rivage de la mer Rouge desséché depuis des siècles.

La sortie du lac Timsah, pour le voyageur qui se dirige vers Suez, n'est, jusqu'au Sérapeum, qu'une succession de tableaux pittoresques.

Une première colline, sorte de falaise laissant devenir un large plateau au sommet, termine en quelque sorte le lac Timsah et annonce le canal maritime. Au pied de cette digue naturelle, les pêcheurs du lac viennent s'abriter et jeter l'ancre pendant la nuit. Quelques maisons blanches sont sur la hauteur. La colline a nom Gebel Mariam — « Montagne de Marie. » — Les Égyptiens ont consacré par une légende le nom de cette falaise. La légende veut que « Marie la prophétesse », sœur de Moïse et d'Aaron, soit venue sur cette montagne « se plaindre à Dieu et s'élever contre son frère le parleur de Dieu. » Moïse, — toujours suivant la légende, — justement courroucé, aurait « frappé de l'épée » la plaignante. Le judicieux directeur de la Société artistique de l'isthme, M. Guiter, suppose qu'une ville

12

couvrant 60 hectares de terrain a dû exister sur ce plateau. Il base son opinion sur de nombreux débris de poteries antiques, de briques et d'ossements humains dont il a constaté la présence sur ces hauteurs et aussi sur une pierre couverte de caractères hiéroglyphiques en relief. « On ne peut toucher à l'histoire du monde, disait M. de Lesseps dans une conférence, sans rencontrer l'isthme de Suez : la sainte Famille, fuyant la persécution d'Hérode, traversa l'isthme; elle s'arrêta non loin du lac Timsah, dans un endroit où j'ai fait élever une chapelle catholique consacrée à Sainte-Marie que les Arabes appellent Sitti-Mariam, et qu'ils ont eux-mêmes en vénération. La sainte Famille a donc traversé l'isthme, et Jésus, enfant, a séjourné près de l'endroit où Moïse avait été sauvé des eaux. »

Le canot a donné quelques tours d'hélice, et Gebel Mariam, disparu, fait place à Toussoum.

C'est à Toussoum que fut installé le premier campement. Ce point de l'isthme, à l'origine, était un centre d'approvisionnements. Tout autour de ce campement on pouvait mesurer 40 kilomètres de désert sans rencontrer une seule habitation. En 1860, Toussoum était déjà un boulevard, borné, à son extrémité, par un grand bâtiment en maçonnerie et flanqué de docks, de baraquements, d'une briqueterie, d'un moulin, d'un hôpital et de maisons rustiques « construites, dit un rapport, avec des branches des arbustes du lac, des cailloux et de la terre glaise. » Ismaïlia a tué Toussoum, mais Toussoum a eu ses grands jours, alors que les fellahs commençaient la tranchée et que les organisateurs du travail installés à ce campement primitif y donnaient leurs ordres. Il ne reste, là, de ce passé, qu'un témoignage glorieux de l'énergique confiance avec laquelle on commença le creusement du grand canal.

Cependant Toussoum ne tombera pas en oubli, car les touristes y viendront pour visiter le tombeau du cheik Ennedek. Ce cheik fut un santon vénéré à qui les Bédouins ont élevé un tombeau en ce lieu. Le monument est un dé percé d'une porte et surmonté d'une coupole en briques. Le tout est d'un blanc de chaux. Ce point lumineux se détachant sur l'ocre du sable et le bleu du ciel attire forcément le regard. Près du tombeau, ce ne sont que débris et lambeaux d'étoffes. Au mur, près d'une niche, est le cadre d'un tableau où quelques versets du Coran ont dû être inscrits par une main pieuse. D'ailleurs, le *turbé* du cheik Ennedek est au centre d'un cimetière. De tous les points de l'isthme les « nomades » viennent confier leurs morts à cette terre consacrée.

Suivant ce qui se raconte sous les tentes, le cheik Ennedek aurait été un musulman « riche en troupeaux et en jardins » qui, revenu de la Mecque et renonçant à ses richesses, se serait volontairement exilé sur le plateau de Toussoum « pour y mourir en Dieu. » A ceux qui venaient le consulter il ne demandait en payement qu'une pierre, et c'est avec ce « prix de sa sagesse » qu'il aurait commencé sa tombe de ses mains.

Ces souvenirs légendaires sont merveilleusement appropriés aux sites. Mais voici le seuil du Sérapeum qui se dresse comme l'un des problèmes du creusement.

PLANCHE XII.

GEBEL MARIAM & TOUSSOUM.





Imp. Lemercier & C^ie^ Paris.

## II

Le seuil du Sérapeum s'élève à 9 mètres au-dessus du niveau de la mer. Le canal était piqueté sur ce point avant la fin de l'année 1862. Le canal d'eau douce, dirigé vers Suez, devait suivre presque parallèlement le tracé du canal maritime et permettre de transporter les approvisionnements sur tous les chantiers. Douze mille hommes, à cette époque, concentrés sur la première section du canal d'eau douce, venaient d'assurer les communications entre Toussoum et Ismaïlia. « Ces douze mille hommes, dit le rapport de l'ingénieur, ont dans les mois de novembre et décembre prolongé le canal d'eau douce sur une longueur de 10 kilomètres. Depuis plus d'un mois le campement de Toussoum est approvisionné d'eau douce. Les travaux, sur ce point, sont presque tous en remblai. Une rigole d'alimentation précède toujours les contingents de quelques kilomètres. Au fur et à mesure que le canal se termine, la rigole d'alimentation est conduite plus loin; les fellahs arrivant ont ainsi leur approvisionnement d'eau amplement assuré. Avant de quitter les lieux, plusieurs centaines d'hommes sont détachés pour procéder à un nouveau prolongement de la rigole pour ceux qui vont succéder, et il en sera ainsi jusqu'à Suez. »

Les fellahs avaient commencé la grande tranchée, et l'on se reposait en eux pour voir se renouveler, là, ce qui s'était passé à El Guisr, lorsque s'opéra la substitution du travail des machines au travail des hommes. Sur tout le parcours du canal les travaux étaient assez avancés pour recevoir les dragues; mais au Sérapeum le « travail à sec » semblait le seul possible. Il fallait enlever, ainsi, sur ce point, 3 millions de mètres cubes de déblais, et par les moyens ordinaires, avec des armées d'ouvriers recrutés librement.

M. Lavalley tourna et retourna ce problème dans tous les sens et s'en rendit maître par une de ces solutions qui étonnent, tant elles paraissent simples... après qu'elles ont été trouvées : Le canal d'eau douce passait près du Sérapeum, et précisément la pente naturelle de cette dérivation artificielle du Nil se trouvait, là, presque de niveau avec les ondulations supérieures du seuil. M. Lavalley fit donc exécuter, du canal d'eau douce jusqu'au centre du Sérapeum, un branchement, sorte de déversoir destiné à inonder la hauteur du seuil et permettre le travail des dragues.

Dans une conférence faite en février 1867, l'associé de M. Lavalley, M. Borel, — que la mort a frappé à la veille même du triomphe, — M. Borel parlait ainsi de ces lacs artificiels et des travaux exécutés : « Ces lacs étaient assez profonds pour pouvoir y employer le système ordinaire des dragues, desservies par des bateaux-porteurs plats. On pouvait donc faire fonctionner au Sérapeum le système de dragages, et, au lieu d'un grand nombre d'ouvriers, n'avoir plus besoin d'en employer qu'un nombre restreint travaillant dans les meilleures conditions.

« On pouvait craindre que l'eau ne tiendrait pas suffisamment dans ces terrains perméables formés de sable léger, qu'elle fût absorbée et que l'évaporation fût trop considérable pour que le débit du canal d'eau douce permît d'alimenter les lacs. Cette objection nous tenait à cœur, et ce n'est pas sans défiance que nous avons abordé ce problème. Toutefois, un examen sérieux nous a convaincu que la chose était possible. Ce sol de sable contient des particules calcaires très-fines. De son côté, l'eau du Nil est toujours chargée de limon, et après une première absorption le mélange de poussière calcaire et de limon du Nil retient les eaux en rendant le sable imperméable. C'est ce que l'expérience prouve tous les jours, et, grâce à ces deux circonstances, nos lacs tiennent parfaitement l'eau. Il y a quelque temps nous aurions dit : « Voilà ce que nous allons faire, cela réussira ; » j'ai la satisfaction de pouvoir dire aujourd'hui : « Cela a réussi. »

« Il y a trois lacs à la surface du Sérapeum, continue M. Borel. Deux sont remplis à l'heure qu'il est, on commence le remplissage du troisième. L'ensemble de ces trois lacs contiendra 4 millions de mètres cubes d'eau et nous pourrons y loger plus de 2 millions de mètres cubes de déblais provenant de la partie supérieure du Sérapeum. Cinq dragues sont déjà arrivées pour faire ces déblais et flottent actuellement dans les rigoles aboutissant aux lacs. Elles sont desservies par 30 bateaux-porteurs. Les dragues sont établies de façon à pouvoir creuser jusqu'à la profondeur de 8 mètres en contre-bas du niveau de l'eau dans laquelle elles flottent. Les eaux du canal d'eau douce étant à 6 mètres au-dessus des eaux de la mer, lorsque les dragues auront creusé à 8 mètres elles auront abaissé le fond de la tranchée à 2 mètres au-dessous du niveau de la mer, c'est-à-dire à une profondeur suffisante pour qu'elles continuent de flotter, alors que le niveau de l'eau douce se sera abaissé jusqu'au niveau de la mer et confondu avec lui.

« Les lacs d'eau douce resteront fermés jusqu'à ce que les dragues aient creusé la tranchée à 8 mètres de profondeur. Cela fait, nous laisserons les lacs se vider, d'un côté dans la Méditerranée, de l'autre dans la mer Rouge. Les eaux s'abaisseront jusqu'à ce que les dragues flottent au niveau des eaux de la mer. Les dragues, travaillant alors dans l'eau de mer, creuseront à la profondeur de 8 mètres au-dessous de ce niveau et termineront ainsi le travail, desservies par les mêmes bateaux-porteurs de déblais qui iront se vider, alors, non plus dans les lacs artificiels, mais dans le lac Timsah. »

Ce programme a été suivi de point en point, avec une sûreté d'opération remarquable. Et le canal maritime, aujourd'hui terminé, donne passage, au fond de la tranchée, aux plus grands paquebots. Ce campement du Sérapeum, resté sur la hauteur, est devenu en même temps la station du canal maritime et du canal d'eau douce, grâce au branchement de ce dernier, qui vient jusqu'au bord de la tranchée.

Après le seuil du Sérapeum commence la dépression des lacs Amers. Un barrage monumental retient les eaux de la Méditerranée pendant que les ingénieurs et l'entrepreneur des travaux préparent le gigantesque déversoir au moyen duquel les eaux envahiront les lacs régulièrement.



Imp. Lemercier & Cie Paris

XII.

## PLANCHE XIII.

LE CANAL MARITIME AU SERAPEUM.

## III

Quand les premiers explorateurs s'aventurèrent dans cette immense dépression de terrain qui commence immédiatement après le seuil du Sérapeum, ils virent d'abord comme un large ruban d'une blancheur éclatante dessinant, sur le terrain, une sorte de délimitation en forme de golfe. Des quantités considérables de coquilles accumulées n'avaient pu être rapportées et délaissées là que par les vagues de la mer Rouge. L'isthme, jadis, s'arrêtait donc à cette limite?

La commission scientifique attachée au corps expéditionnaire que Bonaparte conduisit en Égypte avait été frappée d'un tel état de choses, et le rapport des savants examine, avec de minutieux détails, la topographie des lacs Amers pour assigner à leur assèchement des dates historiques. Il est incontestable que les coquillages abandonnés aux lacs Amers sont analogues à ceux qui vivent encore dans les eaux de la mer Rouge, et que l'état dans lequel ces débris se trouvent actuellement est en tout semblable aux dépôts de même nature vus et étudiés sur les points du golfe Arabique d'où l'eau s'est retirée.

Par quelle révolution la mer a-t-elle abandonné l'ancien golfe de Suez? Un tremblement de terre a-t-il soulevé le fond entre le seuil du Sérapeum et l'emplacement où s'étend la ville de Suez, et dans ce cas l'ancien golfe, devenu bassin intérieur, s'est-il évaporé? Telle est, parmi beaucoup de conjectures, la supposition la plus vraisemblable et surtout la moins démentie par les faits scientifiques. Mais il est hors de doute que l'isthme s'arrêtait là dans les temps anciens. Hérodote, qui décrit l'isthme, donne des indications desquelles il résulte que, de son temps, l'isthme n'avait pas plus de 90 à 95 kilomètres de largeur et que la mer Rouge entrait dans les terres par un golfe de 50 kilomètres d'étendue. Il y a, de cela, deux mille ans!

Cette dépression a nom « lacs Amers » parce qu'elle se divise en deux bassins distincts. Le premier bassin — en descendant des hauteurs du Sérapeum — est à 9 mètres au-dessous du niveau de la mer et il a 25 kilomètres de longueur. Le second est à 6 mètres environ au-dessous du même niveau et il a 15 kilomètres de longueur. Les sondages pratiqués dans les « petits lacs Amers » ont donné, à la surface, du sable et du sulfate de chaux, avec argile plus ou moins mélangée de quartz. Ceux pratiqués dans les « grands lacs » ont donné, en outre des mêmes éléments, un banc de sel d'une épaisseur considérable.

On voyait distinctement dans les deux bassins les lignes isométriques de la marée haute et de la marée basse; on y rencontrait les sédiments d'un gravier mis en mouvement par le flot, ainsi qu'un banc horizontal de coquillages agglomérés, de 20 centimètres d'épaisseur. Le banc de coquillages était revêtu d'une espèce d'efflorescence de 4 centimètres, privée

de toute cohésion, formée d'une matière blanche, très-légère, dépourvue de toute espèce de saveur, ressemblant à de la magnésie.

Les lacs Amers étaient presque entièrement desséchés à l'exception des plus bas points, qui conservaient un peu d'humidité, ce qui rendait, en ces endroits, le sol mou, inconsistant, marécageux.

L'aspect de ces lacs immenses, sans eau, était singulier. Des ondulations se succédaient, formant de lentes vallées où des plantes vivaces croissaient. De grandes parties étaient couvertes d'immenses croûtes gypseuses cristallisées de 40 centimètres à 1 et 2 mètres d'épaisseur. Par la dilatation, ces couches gypseuses, ne trouvant plus l'espace nécessaire, s'étaient partout soulevées et redressées, donnant ainsi l'image du plus inextricable chaos.

Les bas-fonds étaient un mélange boueux de sables, de gypse et de sel marin.

Vers le sud, les lacs changeaient de nature. Aux gypses succédaient des sables gypseux plus ou moins agglutinés, des argiles gypseuses, des lentilles d'un calcaire très-compacte à ciment madréporique et qui contient, empâtés dans sa masse, des coquilles de la mer Rouge à l'état subfossile, des moules de lithodomes présentant une certaine ressemblance avec des noyaux de dattes pétrifiés.

Le premier bassin, envahi par les eaux, devait former une véritable mer intérieure. Dans le second bassin, qui n'avait que 6 mètres de profondeur, les dragues avaient à creuser un chenal.

Quand les eaux de la mer Méditerranée eurent traversé le seuil du Sérapeum, se heurtant au barrage, l'ordre fut donné de construire le « déversoir » appelé à régler l'écoulement des eaux dans les lacs. Devant la Société des ingénieurs civils, à Paris, M. Lavalley décrivait ainsi, à l'avance, le mode qu'il avait adopté pour assurer le remplissage des lacs Amers : « C'est de la mer Méditerranée que nous devons tirer l'eau nécessaire pour le remplissage des lacs Amers. Ma première idée avait été de commencer dans le courant de cette année (1868); mais je me suis décidé à garder l'eau douce plus longtemps dans le Sérapeum et à reculer le remplissage des lacs Amers, en me fondant sur ce que plus nous retarderions le remplissage, plus grande serait la section ouverte entre la Méditerranée et la mer Rouge, et plus nous pourrions donner d'eau; de sorte que si je commence plus tard, le remplissage marchera plus vite. J'ai donc calculé la quantité d'eau que je pourrais donner avec la section qu'aura le canal au 1er février, et une certaine vitesse d'écoulement qui ne compromettra pas les berges. J'ai aussi calculé la pente nécessaire pour produire cette vitesse d'écoulement, ou autrement la quantité dont le niveau de l'eau devrait être abaissée au-dessous de celui de la Méditerranée, tant au Sérapeum que sur les différents points du canal, pour produire cette vitesse. Cet abaissement de niveau aurait gêné la manœuvre des porteurs de déblais dans le seuil. J'ai trouvé que ce débit ne peut s'obtenir qu'à la condition de produire une dénivellation assez grande. Je me suis décidé à réduire le débit, à ne prendre à la Méditerranée qu'une quantité plus faible et insuffisante pour remplir les lacs Amers, et à trouver le supplément dans la mer Rouge, du côté de Suez.

« Un déversoir à poutrelles ou aiguilles permettra de régler le débit de façon que,



PLANCHE XIV.

ENTRÉE DES LACS AMERS.

quelle que soit la hauteur de la marée, la vitesse dans le canal soit constante et telle que les berges n'en soient pas attaquées. »

Le 18 mars 1869, le déversoir était construit et prêt à laisser tomber les eaux de la Méditerranée dans les lacs Amers.

## IV

Le 7 avril, le souverain de l'Égypte faisait connaître à M. de Lesseps son intention d'être à Ismaïlia le 14. Ce jour-là, en effet, Son Altesse Ismaïl partait du Caire et entrait en gare, à Ismaïlia, à 4 heures, où Elle était reçue par le président de la Compagnie et le vice-président, M. Ruyssenaers. La foule, accourue, salua le khédive de vives acclamations. Le cortége traversa la ville au milieu d'une double haie de soldats égyptiens, pendant qu'une salve de vingt et un coups de canon annonçait à tous l'événement.

Devant le chalet de M. de Lesseps, le khédive daigna recevoir des mains de M^lle^ Voisin un bouquet fraîchement cueilli dans les jardins d'Ismaïlia. La fanfare de la ville accompagnait une cantate composée par deux agents du télégraphe, MM. Thévenet et Lavesvre.

« Après avoir accueilli ces hommages avec sa bienveillance ordinaire, a écrit un témoin, Son Altesse Ismaïl monta de nouveau en voiture avec M. Ferdinand de Lesseps et M. et M^me^ Charles de Lesseps, et se rendit, en passant sous un charmant arc de triomphe mauresque, à l'appontement où il devait s'embarquer pour se rendre à son chalet. » Nous avons dit, dans un chapitre précédent, le bal improvisé qui eut lieu dans cette résidence, le lendemain.

Le khédive partait le 16 pour Port-Saïd et y arrivait à 4 heures et demie du soir. Tous les navires étaient pavoisés. Le *Mahroussah* et le *Mohamed-Ali*, énormes steamers égyptiens mouillés dans le port, saluèrent le souverain par une salve d'artillerie. L'active population de Port-Saïd encombrait les quais et manifestait chaleureusement son enthousiasme au moment où Son Altesse mettait pied à terre. Le débarcadère du transit était orné d'un arc de triomphe et d'un faisceau d'engins maritimes groupés avec art; au pied du phare un autre trophée représentait les travaux du canal.

Le 17, Son Altesse quittait Port-Saïd pour Ismaïlia.

Le 18, Elle se rendait directement jusqu'à l'entrée des lacs Amers, où tout était disposé pour la grande opération si impatiemment attendue.

A 11 heures, sur un signal donné par le khédive, les poutrelles du déversoir étaient ouvertes et les flots méditerranéens entraient pour la première fois dans les lacs. Ceux qui assistaient à cette cérémonie étaient vivement émus par la grandeur du spectacle et du fait. L'aspect général du tableau avait un caractère de sévérité qui ajoutait à la majesté

de la scène. Ce flot écumant, de 100 mètres de largeur, se précipitait dans ce bassin béant dont le regard ne pouvait atteindre les limites, là où le désert menaçant et désolé allait devenir une mer.

M. Ferdinand de Lesseps dit au khédive : « Moïse avait ordonné aux eaux de la mer de se retirer, elles lui ont obéi; sur votre ordre, elles rentreront dans leur lit. »

Revenu au Sérapeum, le souverain adressait le télégramme suivant à son ministre des affaires étrangères à Paris :

« Sérapeum, 18 mars 1869, 1 heure 10 minutes du soir.

« Je viens de visiter le parcours du canal et j'ai assisté à l'entrée des eaux de la Méditerranée dans les lacs Amers. Je rentre au Caire plein d'admiration pour ce grand œuvre et de confiance dans son prompt achèvement.

« Ismaïl. »

M. Ferdinand de Lesseps avait, de son côté, adressé le télégramme suivant à l'empereur Napoléon :

« Sérapeum, 18 mars 1869, midi.

« L'entrée des eaux de la Méditerranée dans les bassins des lacs Amers vient d'avoir lieu avec succès complet en présence du vice-roi.

« Lesseps. »

Et l'Empereur répondait :

« Paris, 18 mars 1869, 5 heures 35 minutes.

« L'Empereur des Français à M. de Lesseps.

« J'apprends avec plaisir l'heureux résultat de votre entreprise. L'Impératrice joint ses félicitations aux miennes.

« Napoléon. »

Quelques jours après, le prince et la princesse de Galles visitaient, à leur tour, les travaux du canal de Suez, et ils admiraient le déversoir qui, en douze heures, avait jeté 4 millions de mètres cubes d'eau dans les lacs Amers.

« Lorsque le prince et la princesse, dit le *Times*, arrivèrent au barrage, plusieurs ouvriers se trouvaient aux écluses avec des leviers et de grands marteaux. M. de Lesseps conduisit Leurs Altesses Royales sur un pont étroit ou sorte d'estacade placée en travers du goulot du lac et d'où l'on pouvait voir à l'aise la chute de l'eau.

« Après que le prince et la princesse eurent vu la nature de ce travail, à un signal donné, une douzaine à peu près de ces écluses furent ouvertes, et l'eau marine se précipita en nappes blanches comme du lait.

« Après avoir, pendant un certain temps, contemplé cet intéressant spectacle, le couple royal retourna au Sérapeum et à Ismaïlia, cette Venise du désert. »

M. Lavalley avait dit : « La totalité de l'eau à introduire est de un milliard 900 millions




Imp. Lemercier & Cie Paris

## PLANCHE XV.

FORÊT NOYÉE D'EL-AMBAK (LACS AMERS).

de mètres cubes. L'écoulement aura lieu du 1[er] mars au 1[er] octobre pour la Méditerranée et du 1[er] juillet au 1[er] octobre pour la mer Rouge; pendant 6 mois de la Méditerranée, pendant 3 mois de la mer Rouge, à raison de 40 mètres par seconde au commencement, et de 70 mètres par seconde à la fin. » Tout a été suivant les prévisions. Aujourd'hui les lacs étant remplis, les navires quittent le canal pour pénétrer librement dans cette mer intérieure que semblent limiter, à l'horizon, les montagnes de l'Attaka.

## V

Il est une partie des lacs Amers où s'est produit un spectacle intéressant : « Nous marchons dans le Sud, écrivait Berchère en 1862, et, du plateau de Toussoum, dont nous franchissons les dernières pentes, j'ai pu embrasser la route que je devais parcourir. Devant nous, les sables s'étendaient comme une mer dorée jusqu'aux premiers contre-forts des montagnes, dont les reliefs s'accusaient plus sensibles à mesure que nous en approchions, et l'on pouvait distinguer les croupes du Gebel-Geneffé et du Gebel-Awebet, qui se détachaient en violet sur l'Attaka, teinté de l'azur et du bleu le plus tendre.

« Le temps était beau, le ciel sans nuages, l'air chaud nous enveloppait comme une caresse, et ce grand pays vide où je n'entendais nul bruit, nul cri d'oiseau, où j'apercevais seulement la marque des pas de ma caravane laissée sur le sable, me paraissait magnifique et plein de grandeur...

« Le soleil commençait à baisser et teignait d'admirables couleurs le fond des montagnes. La profonde coupure où je marchais, à moitié dans l'ombre, faisait comme un cadre aux lacs, tout lumineux encore, et j'arrivais à ma tente, dressée au milieu des tamaris d'El-Amback, comme le crépuscule prenait possession du ciel. »

Le voyageur traverse, le lendemain, les lacs Amers : « La matinée entière s'était passée au campement. Les chameaux erraient en liberté, et je les voyais chercher, çà et là, quelques touffes d'alfa ou les nombreux buissons d'une petite plante à feuilles vertes et grasses, dont ils sont très-avides.

« Appuyé aux dunes que j'avais traversées la veille, Aïn-el-Amback, qui tire son nom d'une source abondante, limpide et légèrement saumâtre, coulant au milieu des joncs et des arbustes, est un vaste terrain boisé qui s'étend au nord-est du lac. Des plantes blanchâtres comme celles de la mer, de nombreuses efflorescences de sel et des débris de coquillages couvrent le sol.

« A partir de la source et des arbres, qui allaient, épais et touffus, se perdre dans l'est, était une plaine dorée, semée de bouquets sombres, se déroulant comme une peau de tigre, et sur laquelle se formaient de beaux mirages. »

La forêt d'El-Amback est maintenant sous l'eau. Quelques cimes désordonnées de tamaris, émergeant, l'indiquent encore. Quand le soleil envoie ses derniers rayons sur ce tableau

et que des nuages font à l'astre un vêtement de pourpre, l'embrasement du lac est fantastique. On dirait des milliers de bras qui s'élèvent du sein des eaux. Sur la rive sont accourus en foule les flamants, les grues, les pélicans, tous les hôtes du lac Menzaleh en émigration. Et c'est dans cet incendie un concert indescriptible.

Puis le soleil disparaît, les eaux alourdies reflètent les dernières lueurs, la nuit arrive, prompte, et le silence envahit les lacs.



Imp. Lemercier & C^ie^ Paris

XVI

PLANCHE XVI.

CHALOUF.

# CHAPITRE SEPTIÈME

## DES LACS AMERS A LA MER ROUGE

LE SEUIL DE CHALOUF. — UN BANC DE ROCHE. — TYPES DE PIONNIERS. — LES CONTINGENTS A CHALOUF.
L'ESCOUADE DES GRECS. — ORGANISATION DES CHANTIERS.
LES PLANS INCLINÉS. — LES BOURRIQUETS. — LE KILOMÈTRE 83. — PREMIÈRE EXPLORATION DANS LE DÉSERT DE SUEZ.
PREMIÈRE NAVIGATION DANS LES LACS AMERS. — RÉUNION DES EAUX DE LA MÉDITERRANÉE ET DE LA MER ROUGE.
M. FERDINAND DE LESSEPS PASSE DIRECTEMENT D'UNE MER A L'AUTRE : L'ISTHME EST COUPÉ.
LE CANAL MARITIME DANS LA PLAINE DE SUEZ. — ISSUE DU CANAL DANS LA MER ROUGE.

### I

Au travail ! au travail ! — Que le golfe Arabique
Roule ses flots soumis dans le désert Libyque;
Que le lac desséché se remplisse soudain;
Que les berges, les quais, sur les sables s'allongent;
Que les hauts murs des docks dans l'eau profonde plongent;
Que l'isthme aride et nu redevienne un jardin !

H. DE BORNIER.

Vous avez fait de l'Afrique une île : vous changez toutes les idées de géographie.

LORD NAPIER.

Au point où la dépression des lacs Amers cesse, le terrain monte, par une pente presque insensible, jusqu'à 5 mètres de hauteur au-dessus du niveau des eaux, et forme, ainsi, un troisième seuil, — le seuil de Chalouf. Là, les sondeurs avaient reconnu l'existence, au milieu des sables et des argiles, d'un banc de roche très-dure de 40 à 60 centimètres d'épaisseur, dont la tête, vers le sud, s'élevait à 2 ou 3 mètres au-dessus du niveau de la mer Rouge, tandis que le reste plongeait de 4 à 5 mètres au-dessous de ce même niveau. Les premiers terrassiers ont trouvé à Chalouf des débris de fossiles importants : d'énormes quantités de dents de squale, de débris d'hippopotame et de bouquetin.

Au delà de Chalouf, et jusqu'à la mer, on ne rencontre plus à la surface que des sables coquilliers modernes, fond d'un golfe desséché depuis peu. « Ces sables coquilliers, — dit M. Lartet, qui a fait une étude géologique de l'isthme, — reposent sur les argiles gypseuses que l'on voit à Chalouf. Ils s'agglutinent par un ciment madréporique qui les transforme, par places, en une véritable roche calcaire. » La traversée du seuil de Chalouf est de 6 kilomètres, et de Chalouf à Suez le canal maritime coupe une vaste plaine sur 20 kilomètres de longueur.

Les opérations de sondage dans le désert de Suez et surtout au seuil de Chalouf étaient

d'une importance capitale. A quelques solides pionniers fut confiée cette mission. Parmi le personnel des sondeurs, deux types sont restés vivants dans le souvenir de ceux qui ont assisté aux premiers travaux. Nous avons esquissé la physionomie de « l'homme au plâtre »; voici deux croquis dignes du premier. Des noms de ces deux hommes, l'un s'est effacé sous une dénomination caractérisée; l'autre, nous devons le taire. « Ce fut pour M. de Lesseps,— écrivait M. Casimir Lecomte en 1864, — un devoir impérieux de se rendre un compte minutieux de la constitution géologique des terrains sur lesquels on allait opérer. Il a donc organisé un service de sondage sur toute la ligne, et *la Bavière* en est, dit-on, l'un des agents les plus actifs. Quant à son assiduité, on va en juger : en allant à Port-Saïd, nous rencontrâmes le bateau sondeur dans le lac Menzaleh, et mes compagnons me parlèrent du caractère tout particulier de son capitaine; c'est, me dirent-ils, un homme d'une grande capacité et d'une scrupuleuse exactitude; il faut cela dans ses fonctions, car le moindre rapport inexact, ou fait à la légère, pourrait entraîner de graves conséquences. Avec *la Bavière*, rien de cela n'est à craindre : il ne quitte pas souvent son bateau. La seule petite débauche qu'il se permet, c'est une promenade sur la berge du canal après le soleil couché; et lorsque je suis passé près de lui, il y avait, dit-on, quatre mois que cela ne lui était arrivé. J'ai à peine entrevu sa bonne et loyale figure, car c'est tout au plus s'il a pris le temps de répondre aux questions bienveillantes sur sa santé qui partaient de notre canot. Il avait deux ou trois sondes en travail, et toute considération devait céder devant celle qui l'enchaînait à ses appareils.

« Un autre a encore une physionomie plus accentuée; il organisait, quand je l'ai vu, un service en plein désert, à Chalouf. A cet endroit, le canal d'eau douce se rapproche sensiblement du canal maritime, et la station de Chalouf est appelée à faire un double service assez compliqué. L'organisateur de cette station s'est tellement identifié avec la vie du désert, qu'il ne veut plus la quitter et a refusé tout avancement auquel sa capacité lui donnait droit, mais qui l'aurait mis de nouveau en contact avec les exigences de nos villes européennes. Ce brave compatriote est d'une énergie surhumaine, et l'on m'en a cité une preuve qui pourra la faire apprécier : parti avec un compagnon de voyage de l'intérieur de l'Algérie, il est venu à pied en Égypte. Or, en examinant, le compas à la main, une carte de la côte nord de l'Afrique, on remarque deux choses : les énormes contours de la côte et l'absence de routes et de lieux habités en dehors du littoral. D'où il résulte que ce trajet, qui, à vol d'oiseau et par mer, n'eût été que de 450 à 500 lieues kilométriques, a été presque doublé par les sinuosités auxquelles ont dû se soumettre nos courageux piétons.

« C'est à des hommes de cette trempe qu'est confié l'achèvement des travaux du canal de Suez. »

Pour dresser le plan en relief de l'isthme, un dessinateur, M. Lecoq de la Frémondière, a passé plusieurs mois, seul, perdu au milieu de la dépression des lacs Amers, ne vivant que de sa chasse et de quelques provisions que le hasard lui apportait par la main des voyageurs appelés à passer les lacs. Nous avons fait cette traversée et nous avons retrouvé

quelques-unes des étapes de ce solitaire marquées par quelques pierres que le charbon brûlé avait noircies. Un ami d'enfance, un marin que nous supposions dans les océans, et que nous avons retrouvé au Sérapeum, chargé de veiller à l'approvisionnement des dragues, le capitaine Rainouard, répondait simplement à notre première question : « J'ai débarqué à Port-Saïd et je suis allé, à pied, de campement en campement, *cherchant de l'ouvrage*. Je me suis arrêté ici. »

## II

Les travaux de Chalouf à Suez avaient nécessité de grandes agglomérations de travailleurs et une vaste organisation de chantiers. Pendant qu'on éventrait le seuil pour y faire passer le canal maritime, il fallait ouvrir, dans la plaine, des rigoles creusées à la profondeur de 2 mètres au-dessous du niveau de la mer, où les eaux de filtration devaient permettre l'introduction des dragues à couloirs par le moyen de branchements dérivés du canal d'eau douce. La plaine et le seuil furent vigoureusement attaqués. L'armée des travailleurs, amenée sur les chantiers ainsi créés en plein désert, se mit à l'œuvre et remplit sa tâche. « Il y a quelque chose de particulièrement intéressant, disait l'un des entrepreneurs, M. Borel, c'est la parfaite tranquillité et l'application au travail de tous ces ouvriers ramassés de tous côtés, et qui ne sont pas, il faut bien le dire, la fleur des ouvriers. Eh bien, il n'y a jamais sur nos chantiers ni troubles ni agitations; nous avons suffisamment de facilité à nous faire obéir. L'exécution de ces grands travaux exerce même une influence morale très-marquée sur les populations qui y prennent part. Tout se fait dans les conditions de la plus grande liberté, sans pression aucune, grâce à notre respect pour les engagements pris et à notre exactitude dans le payement des salaires. Ces populations, habituellement foulées et maltraitées, et n'agissant que sous la contrainte, ont vu que sur les chantiers du canal de l'isthme de Suez elles étaient bien traitées, bien payées; il en est résulté parmi elles, pour tout ce qui intéresse nos travaux, une très-heureuse impression, une grande bonne volonté, et, en somme, tout ce monde-là s'empresse de contribuer de grand cœur à une œuvre qui ne profitera pas seulement aux individus, mais à la civilisation du monde. »

M. Ferdinand de Lesseps, de son côté, traitait le même sujet dans une conférence. « La population, disait-il, est composée de Grecs, de Dalmates, de Français, d'Italiens, de citoyens venus de toutes les parties du monde. Songer à organiser méthodiquement et à l'avance cette population, c'eût été perdre son temps. Beaucoup de personnes m'avaient conseillé d'étudier et de faire des règlements. On m'avait exposé une foule de doctrines. Je n'ai jamais aimé les doctrines avant la pratique.

« Nos travailleurs vivent suivant leur religion : les Orientaux suivant la loi musul-

mane, les étrangers suivant la loi de leur pays. Il était fort difficile, dans un désert si éloigné du monde civilisé, de savoir ce que deviendraient ces populations composées de gens qui n'avaient peut-être pas tous des antécédents irréprochables.

« Un Parisien, qui était chargé de diriger quinze cents Grecs, avait, un jour de payement, mis de l'or sur sa table; cet or fut une cause de désordre. Les Grecs, en le voyant, n'avaient pu s'empêcher de se jeter dessus comme sur une proie. N'ayant aucune police, aucune autorité à invoquer, mon Parisien passe là-dessus; mais, grâce à son énergie et à l'autorité personnelle qu'il a su conquérir, il est parvenu à maintenir ces quinze cents hommes sous ses ordres et à se faire restituer ces sommes détournées. S'il y a des pierres à enlever, un travail difficile à faire, on envoie l'escouade des Grecs, qui est très-intelligente et qui s'est très-bien conduite depuis ce méfait.

« Eh bien, cet exemple m'a prouvé que dans une population de travailleurs il ne faut que deux choses : expulser celui qui ne veut pas travailler, laisser partir celui qui n'a pas envie de rester. J'ai suivi le principe de la liberté, et depuis cinq ans nous n'avons pas eu à nous en plaindre.

« Mais il faut remarquer que nous avons placé au milieu des agglomérations de travailleurs des ministres de leur religion : des popes pour les Grecs, des imans pour les musulmans, des prêtres pour les chrétiens. C'est ainsi que mon ancien professeur de philosophie a été nommé curé à Ismaïlia, et pratique la philosophie dans l'isthme, tout en prêchant les saints dogmes de notre religion.

« Nous avons maintenu les populations qui sont venues à nous, sans un commissaire de police, sans un gendarme, sans un sergent de ville. J'ai souvent voyagé seul, ou avec un simple domestique arabe, la nuit comme le jour, et jamais je n'ai eu la moindre crainte, ni couru le moindre danger. Tout le monde vit là dans la plus parfaite harmonie. La sécurité existe au désert sans autorité d'aucune espèce... Seulement, il y a le travail, car là où il n'y a pas de travail, on ne peut vivre en sécurité. »

Le chantier de Chalouf conserva jusques au dernier jour un grand caractère d'originalité. Ce n'était en somme qu'un vaste campement oriental où les tentes spacieuses, solidement fixées au sol, furent les premiers abris, et des baraquements le plus grand luxe. Les fellahs y avaient entassé des huttes de toutes formes et de toutes dimensions; les chameaux et les ânes, parqués en cercle, formaient comme l'enceinte du village. Le soir, des danseurs égayaient ce « monde », qui se sentait, là, mieux chez lui que partout ailleurs dans l'isthme. A quelques mètres du campement, la tranchée béante reçut jusqu'à 8,000 travailleurs : 4,000 creusant le sol, 4,000 transportant les déblais sur les hauteurs. « Les hommes sont vigoureux, presque nus, a écrit un voyageur; la plupart viennent de la basse Égypte et des environs du Caire. Chaque contingent est désigné par le lieu de sa provenance, et je reconnais les noms des villages que j'ai traversés dans ma visite aux Pyramides. » Pour arriver sur les chantiers, des groupes venaient à pied, traversant le désert, préférant suivre librement cette route, leurs provisions de voyage sur le dos.

Au chantier, les travailleurs étaient embrigadés, sous la surveillance de leurs propres

cheiks et mis en face de la tâche qui leur était assignée à environ 30 mètres cubes de déblais par homme, soit un mois de travail. La paye était publique.

Les fellahs avaient ouvert la tranchée du seuil de Chalouf, dans sa partie la plus élevée sur 4 kilomètres environ de longueur, et l'avaient descendue à 3 mètres au-dessous du niveau de la mer, lorsque la substitution du travail des machines au travail des hommes fut décidée.

## III

L'idée première, pour terminer le canal maritime à Chalouf, avait été d'amener l'eau douce sur ce point, comme on l'avait fait au Sérapeum, et de créer ainsi des lacs artificiels où les dragues seraient venues. Deux dépressions naturelles qui se trouvaient sur ce chantier paraissaient devoir favoriser ce projet. Mais l'étendue de terrain à submerger était si considérable, comparée au travail à exécuter, que les entrepreneurs renoncèrent à leur premier projet. Le programme fut de continuer, mécaniquement, le creusement du canal à sec, en conservant aux deux extrémités des barrages pour arrêter, au nord, l'eau de la Méditerranée en remplissant les lacs Amers, au sud l'eau de la mer Rouge, jusqu'au moment où le canal, parvenu à une profondeur de 3 mètres au-dessous du niveau de la mer, pourrait recevoir les eaux des deux mers et les dragues.

L'exécution des terrassements se fit donc à la brouette, au moyen de contingents d'ouvriers venus de toutes parts et librement sur les chantiers. Pour monter les brouettes pleines de déblais sur les talus, on créa, de distance en distance, un système de « plans inclinés » qui produisit les meilleurs résultats.

Les plans inclinés, ou voies tracées le long des talus formés par l'excavation, étaient placés alternativement sur l'une et l'autre rive, perpendiculairement à l'axe du canal. Chaque « plan incliné » partait du fond de la tranchée et aboutissait sur la hauteur. Par cette voie, montaient les wagons, attirés par des treuils à chaînes et des machines à vapeur. Chaque « plan incliné » desservait une longueur d'environ 200 mètres de tranchée, soit 100,000 mètres cubes environ. Chaque wagon recevait 2 mètres cubes, et chaque « plan incliné » pouvait monter jusqu'à 400 mètres cubes de déblais par jour. Le rendement moyen était de 350 à 375 mètres cubes.

Des pompes rotatives, placées de loin en loin, enlevaient l'eau que les infiltrations amenaient au fond de la tranchée, et qu'une rigole allait déverser dans les lacs Amers.

Ce fut un spectacle étrange que cette vaste excavation au fond de laquelle s'agitait une véritable fourmilière humaine, tandis que le long des talus, comme mus par une puissance invisible, on voyait de loin en loin des wagons monter et descendre sans s'arrêter jamais.

Sur la hauteur, une sorte de large voie de halage est pratiquée, qui va aussi loin que le regard peut s'étendre, encombrée par les locomobiles et les pompes à vapeur.

Après le seuil de Chalouf, certaines parties pouvaient être creusées sans le secours des «plans inclinés». A l'origine, les escouades se partageaient le travail de creusement proprement dit et le transport des déblais. Un fellah eut un jour l'idée de faire concourir à sa peine son fidèle compagnon, un bourriquet. L'âne se chargea, à lui tout seul, du transport des déblais, et son maître put ainsi gagner une double journée. L'exemple fut vite imité et les entrepreneurs eux-mêmes profitèrent de la leçon. Du Caire, on expédia dans l'isthme des régiments de bourriquets, et l'on vit bientôt, sur les chantiers, ces intelligentes bêtes prendre largement leur part du grand travail. Avec une docilité remarquable, l'aide aux longues oreilles descend au fond de la tranchée, portant en travers sur ses reins une sorte de grand sac évasé aux extrémités, qu'il présente au terrassier. Celui-ci remplit le sac de lourdes pelletées de terre, et quand le bourriquet se croit suffisamment chargé, il se retourne et part, au petit trot, vers la voie, faite de larges madriers posés en lacets sur le talus, qui le conduira sur la hauteur. L'âne va et vient, ainsi, du matin au soir, sans relâche, et il y en a comme cela des milliers au service des travailleurs. Mais il faut éviter de mettre en branle la cloche qui tinte l'heure des repas; maître bourriquet a trop appris ce langage : au premier coup de battant il s'arrête et ne discute pas l'opportunité du signal. Ce chantier aura été le dernier de son genre dans l'isthme, mais le plus vivant, le plus actif, le plus complet. Le canal maritime est désormais ouvert à travers le seuil et la plaine, les derniers fellahs, avec leurs bourriquets fidèles, n'ayant plus qu'à égaliser le terrain si tourmenté qui borde la grande voie où passent, toutes voiles déployées, les barques venues de Suez ou de Port-Saïd.

## IV

Au kilomètre 83, le banc de roche qui obstruait le canal a été enlevé. Des pompes puissantes, aspirant chacune 120 mètres cubes d'eau par heure, épuisaient les infiltrations, pendant que les mineurs faisaient sauter le bloc avec de la poudre. Cinq plans inclinés ont été employés à déblayer cette partie. Les roches et la terre qui recouvrait formaient ensemble un cube d'environ 150,000 mètres.

De la première exploration dans le désert de Suez M. Ferdinand de Lesseps a fait le récit suivant : « Pendant que mes compagnons étaient absents, je fus averti qu'une escouade de trente à quarante bachi-bozoucks avait arrêté plusieurs de nos hommes, chargés de prendre des échantillons du terrain où nous nous trouvions, dans le désert, pour servir aux études du canal d'eau douce. On me dit que nos ouvriers avaient été conduits dans un village. Je pris un cheval et je me rendis seul au lieu indiqué, seul afin d'éviter un

conflit qui pouvait être malheureux, car nos compagnons étaient armés. J'entrai dans un carrefour où le peuple était réuni, et où se trouvait un chef de bataillon du Caire, qu'on disait attaché à la police, et qui nous avait suivis depuis cette ville en campant toujours à quelques heures de nous. Je l'interpellai et lui demandai d'exhiber ses ordres, ce qu'il ne put faire. Je lui reprochai sa violence vis-à-vis d'une caravane, lui rappelant que l'usage en Orient était de s'adresser d'abord au chef de la caravane. En même temps je fis un geste qui me donna aussitôt, aux yeux de la foule groupée autour de nous, une incontestable supériorité sur ce personnage. Puis je lui annonçai que j'allais expédier un courrier au vice-roi pour me plaindre de lui, et je le prévins que, s'il ne me rendait pas les gens qu'il détenait sans mandat, nous les enlèverions à main armée. Cet incident indique assez les manœuvres qu'on avait pratiquées contre nous en l'absence du vice-roi.

« Les prisonniers nous furent rendus. Lorsqu'ils avaient été arrêtés, on leur avait mis la chaîne au cou et on les avait menacés, s'ils voulaient nous suivre, de les envoyer aux galères. Je leur fis donner une indemnité et ils nous suivirent avec enthousiasme.

« Pendant ce temps, on faisait courir le bruit, à Alexandrie, que nous avions été abandonnés par nos chameliers, que nous errions dans le désert, et même que nous avions été assassinés.

« Nous poursuivîmes notre exploration. Le désert de Suez était alors quelque chose d'affreux, on n'y rencontrait aucune habitation, aucun être vivant; il fallait porter tout avec soi. Les animaux eux-mêmes sont tellement épouvantés de la solitude du désert, que les moutons et les volailles destinés à la nourriture de la caravane, et qui sont mis en liberté lorsque l'on forme le campement, viennent d'eux-mêmes au point du jour se grouper autour des voyageurs pour ne pas être abandonnés, et que si une poule est restée attardée sous quelque buisson, elle suit la marche de la caravane et vient s'abattre contre la cage qui se balance sur dos d'un chameau.

« C'était ce désert dont nous venions prendre possession et qu'il fallait songer à vivifier et à faire habiter par nos travailleurs.

« Des hommes courageux et dévoués commencèrent sous mes yeux à y établir des campements. »

La caravane reconnut le terrain et fixa le premier tracé du canal. M. Mougel-Bey et M. Hardon accompagnaient M. de Lesseps. Et pendant que les explorateurs poursuivaient énergiquement leur but, M. Larousse, ingénieur hydrographe de la marine impériale française, complétait, dans les eaux de la mer Rouge, les sondages de la baie, afin de déterminer d'une manière précise le point où s'ouvrirait l'embouchure du canal.

En 1869 le désert de Suez était définitivement vaincu. « Quel spectacle! écrivait M. le comte de Galbert, un des administrateurs de la Compagnie qui visitait l'isthme pour la troisième fois; 20,000 hommes, noirs du Soudan, Barbarins, Indiens, fellahs, Européens, femmes et enfants, et tout cela, Dieu sait dans quels costumes! Une véritable fourmilière humaine, travaillant les uns à la couffe, comme aux premiers jours des travaux de l'isthme, les autres à la brouette, d'autres avec des ânes, des buffles, des chameaux, et

au milieu d'eux tous les engins de l'industrie moderne, les voies de fer, la vapeur, les machines à épuisement... Que sais-je! Ce merveilleux panorama se prolonge pendant 13 kilomètres. La tranchée n'a pas moins de 100 mètres à la ligne d'eau, beaucoup plus dans certaines parties, et 20 mètres au plafond. La plus grande partie de cet immense travail est achevée.

« Ce n'est pas seulement de l'étonnement et de l'admiration que l'on éprouve en voyant ce panorama sans pareil : c'est presque de la stupeur! »

Quelques semaines après le voyage de M. le comte de Galbert, les flots envahissaient cette partie du canal maritime, et l'eau de la mer Rouge n'était plus séparée des lacs Amers, emplis de l'eau de la Méditerranée, que par un barrage artificiel.

Le 15 août, le premier coup de pioche était donné aux barrages et l'on célébrait à Suez la véritable inauguration de « l'union des deux mers. » Le ministre des travaux publics d'Égypte, Ali-Pacha-Moubarek, représentant le khédive Ismaïl, présida la cérémonie. « Ce jour-là, dit-il, représente la triple fête de l'Empereur Napoléon, de la France et de la civilisation; car l'ouverture de la communication entre les deux mers ouvre une nouvelle ère au progrès et à la civilisation du monde. »

Le 28 septembre, les barrages étaient définitivement enlevés, et le niveau se trouvait établi sur toute la ligne du canal. Ce jour-là, M. Ferdinand de Lesseps se rendait directement et sans interruption, à bord de son vapeur, de Port-Saïd à Suez en quinze heures.

L'isthme était définitivement coupé.

Les dragues approfondirent la voie.

Le canal maritime franchit désormais la plaine de Suez, et vient, par une magnifique courbe, aboutir à la mer Rouge, dans la rade où sont ancrés les paquebots des Indes.

Du dernier kilomètre, la vue va jusqu'à Suez; on dirait qu'une simple langue de terre sépare le canal maritime de la ville ancienne et du golfe rentrant dans les terres. Sur ce cap sableux on voit le dernier campement — le campement de la quarantaine. A l'issue du canal maritime, le regard est attiré vers une sorte d'îlot émergeant à plat au milieu de la rade et qu'un fil noir semble rattacher à Suez. C'est là le « terre-plein » de la Compagnie, c'est-à-dire le terrain créé artificiellement et sur lequel doit s'élever la nouvelle Suez. Une jetée, supportant un railway, relie le terre-plein à la ville.

Les montagnes de l'Attaka sont le fond du tableau.



## PLANCHE XVII.

SUEZ, VUE PRISE DU CANAL MARITIME.

# CHAPITRE HUITIÈME

## SUEZ

ENTRÉE DU CANAL MARITIME DANS LA MER ROUGE. — LA RADE. — L'ESCADRE COMMERCIALE. — LE TERRE-PLEIN.
LE BASSIN DE RADOUB. — LE QUAI. — LA MALLE DES INDES.
LA VILLE DE LA SOIF. — L'EAU DU NIL A SUEZ : INAUGURATION. — LES BAZARS. — LA MAISON DE BONAPARTE.
LES FONTAINES DE MOÏSE. — HISTOIRE COMMERCIALE DE L'ÉGYPTE ET DE LA MER ROUGE.
LES PHÉNICIENS, SÉSOSTRIS, DAVID ET SALOMON, HIRAM, LES PTOLÉMÉES. — ROME, LES ARABES,
CONSTANTINOPLE, VENISE, AMALPHI, MARSEILLE, GÊNES, FLORENCE, PISE, BRUGES.
MARCO POLO, CHRISTOPHE COLOMB, VASCO DE GAMA, WAGHORN,
FERDINAND DE LESSEPS.

### I

« Si c'est impossible, cela se fera ; si ce n'est que difficile, c'est déjà fait. »
CAPITAINE J. CLERK.

« L'isthme principal du monde est l'isthme de Suez, qui sépare les plus grandes mers, l'Océan et la Méditerranée, qu'on ne saurait éviter sans faire le tour des sinuosités de toute l'Afrique. C'est le lien, la barrière, la clef, la seule entrée possible de deux parties du monde, l'Asie et l'Afrique. C'est le point de contact commun de l'Inde d'une part, de l'Europe de l'autre. »
LEIBNITZ.

En pénétrant dans les eaux de la mer Rouge, le canal maritime s'élargit en éventail jusqu'à atteindre 300 mètres de largeur au point où les fonds du golfe sont de 9 mètres. Une jetée, faite avec les pierres extraites des montagnes de l'Attaka, protège cette entrée.

Entre le canal et la rade émerge, à 1 mètre au-dessus du niveau des plus hautes marées, et, par conséquent, à 3 mètres 36 au-dessus du niveau des plus basses mers, le « terre-plein » de la Compagnie, couvert de baraquements et de constructions provisoires. Au détour du « terre-plein » s'étend la rade proprement dite de Suez, si bien abritée par les hauteurs environnantes. Immobiles dans cette eau lourde, les paquebots venus des Indes, de l'Indo-Chine, de la Cochinchine, de la Chine, du Japon, de l'Australie, de Maurice et de la Réunion, attendent les marchandises et les passagers que le chemin de fer égyptien, qui vient d'Alexandrie à Suez, va leur amener et aussi les packets postaux venus d'Europe, pour repartir. De la rade à la ville, une flotte de canots à vapeur ne cesse d'établir des communications entre les paquebots et le « grand marché », pendant que d'innombrables barques arabes, la voile tendue ou frappant l'eau avec les rames, rentrent au port ou s'en éloignent, mettant le

cap vers le golfe Arabique. Des navires de guerre sont ancrés parmi les steamers des Messageries impériales, de la Compagnie péninsulaire et orientale, de la Bombay and Bengale Compagny, de l'Azizieh et de la British-India. Mais l'on aperçoit, dans cette flotte commerciale, d'énormes paquebots, français, anglais ou égyptiens, désemparés, mouillés en pontons, que de nombreux voyages ont fatigués et dont les armateurs hésitent à ordonner le retour en Europe par la lente voie du Cap.

On sent, on voit que ce golfe de Suez n'est qu'une impasse, et l'œuvre du percement de l'isthme éclate, là, dans toute sa grandiose utilité.

C'est une promenade intéressante que la « revue » de cette escadre commerciale. Le canot du voyageur s'engage dans la flotte, passe sous les flancs des navires, va, vient, décrit de grands cercles pour contourner ces masses flottantes qui font de grandes ombres noires sur les eaux.

En débarquant au « terre-plein », cet emplacement de la future ville de Suez, l'esprit est frappé des grands travaux qui s'y exécutent. Des jetées, faites par le gouvernement égyptien d'après le même système qui a été adopté pour les jetées de Port-Saïd, dessinent déjà de vastes bassins qui seront les ports de l'avenir, un avenir bien proche.

Au fond de l'un de ces bassins, les Messageries impériales ont construit un magnifique dock de radoub, entièrement terminé, et qui peut recevoir les plus grands navires. L'inauguration de ce dock eut solennellement lieu le 11 octobre 1866, en présence du premier ministre égyptien, S. Exc. Chérif-Pacha; du ministre de la marine, S. Exc. Latif-Pacha; du gérant du consulat de France, M. Granier; des consuls d'Angleterre et d'Italie; de l'entrepreneur, M. Dussaud; de l'ingénieur, M. Mouchelet-Bey; de l'agent principal des Messageries impériales, M. Chambolle, et divers fonctionnaires égyptiens, le bassin, gouffre immense de 130 mètres de longueur, 29 mètres de largeur et 10 mètres de profondeur étant à sec. En deux heures, le bassin était rempli et le *Taka,* steamer appartenant au souverain de l'Égypte, y pénétrait, portant au grand mât le pavillon français.

A l'autre extrémité du terre-plein, un bassin est creusé par la Compagnie du Canal de Suez pour y entreposer son matériel de transit. Le quai qui va de ce bassin vers la rade et longe le canal maritime est déjà délimité.

Le terre-plein est relié à l'ancienne ville de Suez par une chaussée se développant en courbe gracieuse. Sur cette chaussée, des rails ont été posés, et le chemin de fer qui vient d'Alexandrie et du Caire, et qui passe à Zagazig, à Ismaïlia et à Chalouf, aboutit donc jusqu'à l'extrême limite des terres égyptiennes. Le touriste préfère se rendre à la ville par eau : la route est beaucoup plus longue, mais le spectacle est plus beau.

Le canot revient à la rade, pénètre dans le grand chenal du canal maritime, suit le quai du terre-plein jusqu'au bassin du matériel, et s'engage dans le bras de mer qui mène à la ville.

Sur le quai de débarquement deux constructions principales commencent la ville. Voici, à l'extrémité, le grand hôtel anglais où tant de voyageurs à destination des Indes, des îles océaniques et de l'extrême Orient sont venus prendre quelques heures de repos,

## PLANCHE XVIII.

LE QUAI DE SUEZ; ARRIVÉE DE LA MALLE DES INDES.



après avoir traversé l'Égypte en chemin de fer. Ce vaste caravansérail porte à son mât les couleurs de la Grande-Bretagne.

Après l'hôtel, sur le quai, un hangar tout en longueur est la « station du chemin de fer. » Un train est là, tout formé, qui attend. La locomotive est prête à s'élancer sur la voie qui la conduira jusqu'à Alexandrie. Quelquefois ce « train » reste immobile pendant des journées entières, comme dans l'attente d'un ordre tardif. Le mécanicien ne quitte pas des yeux sa chaudière que les chauffeurs alimentent, et le conducteur est fidèle à son poste, jour et nuit. L'animation est dans la gare ; les houilles s'accumulent sous le hangar; des barques viennent transborder leurs chargements de coraux dans les wagons; la cloche sonne le départ des trains réguliers de voyageurs; — le train principal, toujours sous vapeur, demeure comme indifférent à toute cette activité... Mais un signal vient d'être hissé au mât; vite quelques pelletées de houille à la locomotive ; le mécanicien, les chauffeurs, le conducteur du train, sont à leur poste. Un canot à vapeur, de forme bizarre, coupé droit à l'arrière, quitte les bords du quai et met le cap vers la mer : une grande agitation se produit partout.

C'est qu'on vient de signaler l'entrée en rade du paquebot qui porte « la malle des Indes. »

Le canot à vapeur a accosté le paquebot et revient chargé de voyageurs, portant le packet! La locomotive siffle, le train s'ébranle, en route! On s'était préparé à cette manœuvre depuis trois jours. Un second paquebot, dans le port d'Alexandrie, et, lui aussi, sous vapeur depuis trois jours, n'attendait que « la malle » pour lever l'ancre. Et quelle responsabilité pour celui qui accompagne ce trésor! Chaque minute perdue est considérée comme une faute, et l'Angleterre n'admet pas, par principe, les excuses du conducteur. Que la marée, basse au moment de l'arrivée du paquebot en rade de Suez, n'ait pas permis au canot à vapeur d'aller prendre la malle à bord du steamer ; que le train d'attente n'ait pas assez de pression pour quitter la gare immédiatement ; que les rails, posés à plat sur le désert, se soient disjoints et aient arrêté le convoi ; que le Khamsin ait accumulé les sables dans les tranchées où passe le rail-way ; que la nuit ait surpris le train en route et l'ait arrêté; que des retards se soient produits dans le trajet; qu'enfin le paquebot, à Alexandrie, surpris par l'arrivée de « la malle » ait perdu quelques heures à appareiller... qu'importe ceci et cela à ceux qui attendent le packet de l'Inde : ils constatent le retard, s'en plaignent, et c'est tout. L'ouverture du canal de Suez a dû être bénie de tous ceux par la main de qui passait le packet, ce trésor! Le paquebot venu de Bombay ira désormais directement à Liverpool.

Au delà du hangar de la station, lequel est très-bas, se dresse la ville avec ses maisons blanches et carrées et ses minarets montant vers le ciel. Les montagnes de l'Attaka paraissent descendre jusqu'à la mer, tant l'air est pur et les moindres détails perceptibles.

Par un appontement de bois, près de la gare, on met pied à terre.

## II

La ville dans laquelle nous allons pénétrer doit déjà de grands bienfaits au canal maritime. Suez semblait condamnée à la mort : chaque année on constatait une diminution notable dans le chiffre de sa population et le transit de la « malle des Indes » n'y avait amené qu'un certain nombre d'Européens attachés au service des compagnies de navigation.

On appelait Suez la « ville de la soif » et on laissait tomber d'elles-mêmes, sans les réparer, ses vieilles maisons désertées, lorsque le chemin de fer vint lui rendre un peu de vie. Cette renaissance a été constatée par Berchère : « Suez, depuis six ans que je ne l'ai vue, écrivait le peintre en 1862, s'est beaucoup transformée. Son quai, vers la mer et le fond du golfe, s'est garni d'une rangée de maisons presque européennes, et je ne retrouve plus le petit pavillon de la douane que j'avais vu autrefois, et qui, blanchi à la chaux, était des plus jolis, avec les ballots de marchandises entassés pêle-mêle, les figures groupées sur les marches ou à l'ombre des murs, les barques arrêtées au débarcadère... Suez a été dotée d'un chemin de fer qui lui apporte aujourd'hui l'eau du Nil : elle peut enfin satisfaire la soif qui la dévore depuis qu'elle existe, et attendre avec patience la source que va lui amener le canal d'eau douce ; mais les baraques, les magasins en planches, les chantiers de charbon de terre, le grand chalet que le vice-roi se fait construire aux portes de la ville, détruisent un peu l'unité imposante qu'offraient le désert et les montagnes.

« Disons-nous, malgré cela, que la civilisation est une belle chose. Si l'on écoutait cette maudite engeance des peintres à la poursuite du pittoresque, on ne verrait que des ruines, des guenilles, des maisons sans toit, et pas le moindre dock, la moindre maison irréprochable, régulièrement assise et régulièrement bâtie.

« Voilà la Suez moderne, appelée encore à bien d'autres transformations par le canal maritime.

« Ce qui n'a pas changé, c'est la vieille ville, avec ses grands cimetières, ses dômes blanchis à la chaux et ses maisons de briques et de terre qui se découpent sur la belle montagne de l'Attaka ; ce sont ses bazars avec leurs cafés et leurs boutiques, remplis de gens de tous pays : — noirs, Bédouins, Levantins, Arabes du Hedjaz à l'ample robe en drap rouge, au turban aplati, à la couffieh de soie jaune, aux sandales attachées par des lanières de cuir vert enjolivées de broderies.

« Ce que Suez a gardé, c'est son ciel incomparable et d'une lumière exquise, ses côtes de l'Arabie, blondes, dorées comme le miel, sa mer glauque d'un indéfinissable azur où frissonnent et courent des moires d'or et d'argent ; c'est sa belle couronne de montagnes, les eaux de son golfe qui se perdent au désert, — lapis enchâssé dans l'or ; — c'est

la brise qui vous arrive sur le dos de la mer poissonneuse, apportant avec elle une haleine chaude et remplie de parfums qui vous fait rêver aux îles des épices, aux rivages de l'Inde et aux pays des tropiques. »

L'eau du Nil arrivait à Suez dans de grandes caisses chargées sur les wagons du chemin de fer. Le canal d'eau douce, que M. Ferdinand de Lesseps avait amené à Ismaïlia, devait descendre jusqu'à la mer Rouge, en suivant presque parallèlement le tracé du canal maritime. En décembre 1863, ce travail était achevé sur toute sa longueur de 89 kilomètres, d'Ismaïlia à Suez, et sa profondeur de 1 mètre 50 à l'étiage. Le 29 décembre eut lieu l'inauguration.

Un barrage artificiel avait été installé à environ 1 kilomètre du golfe. Près du déversoir s'élevait une estrade pavoisée sur laquelle prirent place le vice-président de la Compagnie, M. Ruyssenaers; un administrateur, M. Corbin de Mangoux; le chef des fellahs travailleurs, Ismaïl-Bey; le gouverneur de Suez, les ingénieurs divisionnaires et, tout autour, un grand concours de population. « Messieurs, dit l'ami et le représentant de M. de Lesseps, il n'est pas besoin de remonter bien haut dans le passé pour se rappeler que cette plage aujourd'hui si animée était dans un isolement complet. Il y a trente ans à peine que le nom même de la ville de Suez était presque ignoré en Europe. Un large désert la séparait de l'Égypte même; les rares voyageurs qu'y amenait la curiosité ne rencontraient dans ses murs que quelques marins ou quelques pêcheurs, et ne voyaient dans cette belle rade que de lourdes barques aux formes antiques attendant nonchalamment des colis destinés aux villages de la côte, ou des pèlerins musulmans pour Djeddah et la Mecque.

« Un homme de courage et d'intelligence, le lieutenant Waghorn, entrevit le premier quelle était la haute destinée de Suez. Il démontra à l'Europe que le passage vers l'Inde par l'Égypte et la mer Rouge était facile et qu'il était plus court. Aussi le nom du lieutenant Waghorn restera-t-il à jamais lié à l'histoire de cette ville, à laquelle il apporta le premier élément de sa prospérité future.

« Une route carrossable fut bientôt établie et permit le développement d'un commerce de transit immédiatement si considérable, qu'il nécessita bientôt la construction d'un chemin de fer.

« Vous avez devant vous les grands résultats de ces voies de communication. De magnifiques steamers apportent chaque jour des centaines de voyageurs, des passagers, des cargaisons entières de riches marchandises venues de l'extrême Orient. La ville s'est développée, des constructions nouvelles s'élèvent de tous côtés, des arsenaux de réparation s'établissent, un bassin de radoub se creuse et recevra bientôt les navires de tous pavillons.

« La ville de Suez est donc lancée dans une prospérité toujours croissante où rien désormais ne pourra l'arrêter.

« Et cependant, Messieurs, pour que le développement de cette prospérité se fît sans souffrance il lui manquait une condition essentielle, l'eau douce.

« Le gouvernement égyptien, dans sa haute sollicitude, faisait les plus grands sacrifices pour envoyer du Caire, par le chemin de fer, l'eau nécessaire à la subsistance des habitants de Suez; mais l'accroissement de la population, de la navigation, la prospérité même de la ville rendaient la tâche tous les jours plus difficile.

« Il était réservé à la Compagnie universelle du canal de Suez d'atteindre ce but, permettez-moi de le dire, glorieux, et d'apporter à cette ville la seule chose qui lui manquât pour arriver rapidement au grand avenir qui l'attend.

« Aujourd'hui l'eau bienfaisante du Nil est arrivée à Suez : la ville est désormais affranchie de toute crainte; sa population peut s'accroître sans danger, sa navigation peut s'augmenter dans les proportions les plus considérables; au milieu des sables brûlants qui l'entourent, elle ne redoute plus de manquer d'eau douce.

« Le Nil est à sa porte; le Nil qui ne tarit jamais, qui transforme ce qu'il arrose, et qui apportera la vie et la fécondité où règne le désert.

« C'est donc une grande fête pour cette ville égyptienne que celle à laquelle nous assistons aujourd'hui, et qui restera gravée dans la mémoire reconnaissante de sa population.

« Je suis sûr d'être l'interprète fidèle des sentiments de notre cher Président, de vous tous, de la population de Suez et, j'ose le dire, du commerce du monde entier, en vous proposant de porter un toast de vive reconnaissance à celui dont le puissant concours et la haute position ont permis à la Compagnie d'achever cette première partie de son utile entreprise : A S. A. Ismail ! »

Un coup de pioche fit sauter le barrage, et les « eaux vivifiantes du Nil béni », suivant l'expression d'Abd-el-Kader, se déversèrent avec fracas dans les eaux du golfe Arabique. Une barque, montée par l'ingénieur qui avait dirigé le travail, inaugura la voie nouvelle aux applaudissements de tous, suivie d'une seconde barque qui venait directement de l'intérieur de l'Égypte, de Zagazig. « Le Nil à Suez, écrivait l'un des témoins de cette scène, c'est la civilisation portée au cœur de l'Arabie, dans les pays baignés par la mer Rouge. Ce sont des infidèles — c'est le nom qu'on nous donne ici — affranchissant du fléau de la soif les fidèles, les pèlerins qui se rendent aux cités saintes! Aussi ai-je vu un des plus vieux habitants de Suez, né dans cette ville, un musulman dans toute la force du terme, demander à serrer la main de l'ingénieur, M. Cazeaux; il se courbait jusqu'à terre et avait presque l'air de l'adorer. Hier encore cet homme niait la possibilité de conduire le Nil à la mer Rouge; il prétendait que Dieu seul, Allah, pouvait opérer ce miracle; des chrétiens l'ont exécuté et Dieu le leur a permis; il sont donc aussi des enfants d'Allah? »

Ce que fut, pour la ville de Suez, cet événement, le consul de France, M. Emerat, le disait avec l'éloquence des chiffres, dans un rapport à son gouvernement : « Il se consommait à Suez, écrivait-il, au minimum pour 1,200,000 francs d'eau par an : le chemin de fer en apportait pour 800,000 francs, sur lesquels le gouvernement égyptien perdait 400,000 francs. Les chameaux en amenaient des fontaines pour 400,000 francs. La Compagnie du canal épargne donc à la ville de Suez 1,200,000 francs de dépenses et fait bénéficier le gou-



[illegible] pinx.t Imp. Lemercier & C.ie Paris. Jules Didier lith.

XIX

PLANCHE XIX.

UNE RUE AU BAZAR DE SUEZ.

vernement égyptien de 400,000 francs. C'est un joli cadeau. L'eau coûtait, pour une famille arabe, 45 francs par mois ; aujourd'hui elle ne coûte rien. »

La joie des Arabes, M. Casimir Lecomte l'a décrite. « Tous les journaux, dit-il, ont reproduit les discours prononcés, ont rendu compte des fêtes et des banquets donnés, ont raconté les toasts et les acclamations. Mais ce qu'ils n'ont pas dit et ne pouvaient pas dire, ce sont ces mille petits faits caractéristiques qui ne se produisent pas dans les circonstances officielles, mais dont on est témoin dans ces promenades rêveuses qui sont l'un des charmes de la vie.

« Ainsi, dans cette petite course que j'avais à faire pour me rendre à Suez, mon attention fut souvent attirée par la contenance d'indigènes groupés le long de la rigole et les divers sentiments qui paraissaient les dominer. Chez les uns, les plus jeunes, c'était une joie expansive qui se traduisait par des cris aigus, des gestes désordonnés ; ils se roulaient dans le courant rapide, en s'y plongeant la tête, les bras et les jambes alternativement; d'autres, plus âgés, levaient les yeux au ciel et remerciaient la Providence ; d'autres, enfin, semblaient voir avec un profond regret toute cette eau perdue qui courait, sans profit pour personne, se confondre dans les flots de la mer Rouge. Ils ne pouvaient croire, même après trois semaines de possession, que l'eau ne leur fût pas départie d'une main parcimonieuse et n'eût pas une valeur traduisible en argent monnayé.

« Cette variété de petites scènes non préparées, où la nature était bien prise sur le fait, m'a donné la mesure de l'immensité du bienfait, dont la Compagnie du canal maritime a doté la ville de Suez. »

Ce fut une résurrection : la ville condamnée se prit à revivre et se développa.

## III

Suez n'a ni les monuments du Caire, ni les palais de Damas, ni les bazars de Stamboul ; mais ni Stamboul, ni Damas, ni le Caire ne peuvent disputer à Suez la variété dans le pittoresque, étonnement perpétuel du voyageur. Dans les rues étroites, sur les places, aux carrefours, près de la mer, partout se coudoient les races les plus disparates, les hommes les moins faits pour fraterniser. L'Abyssin à la face large, aux cheveux ondulés, au nez proéminent; le Chinois aux joues arrondies, au nez écrasé, aux yeux étirés vers les tempes; l'Indien, d'un noir reluisant, aux cheveux lissés à plat; le nègre crépu, aux lèvres énormes; le Japonais à la peau flétrie ; l'Arabe au regard fier, à la démarche lente, aux gestes nobles ; le Syrien remuant; le Turc alourdi, et le Grec coquet dans ses guenilles ; le Bédouin si dédaigneux, le Fellah si doux ; — tout cela vit et prospère dans l'antique cité que le canal d'eau douce a rajeunie et que le canal des deux mers vient d'enrichir.

C'est au hasard, en suivant le caprice d'un instant, que les maisons se construisent à Suez ; les rues se forment ainsi d'elles-mêmes, invraisemblables, illogiques, sans raison. Pour aller d'un point à un autre, la ligne droite ne peut être suivie : c'est par les méandres d'indescriptibles ruelles qu'il faut passer. Et c'est merveille de voir avec quel désordre tous ces labyrinthes parviennent à composer une ville séduisante au plus haut degré.

Vous ne trouverez au bazar de Suez ni parfums renommés, ni brillantes armes, ni somptueuses étoffes; mais quelle animation, quelle activité, quelle allure théâtrale les groupes vous ont! Le cadre est toujours merveilleusement adapté au tableau : toujours un coin du ciel bleu brutalement découpé par la silhouette capricieuse des maisons, et d'un bleu si intense que les vieux tapis, suspendus comme des hamacs d'un mur à l'autre pour donner de l'ombre à la rue, semblent s'enfoncer dans l'azur. Il n'est un peu de calme qu'au bazar des tailleurs; et là, l'œil peut se reposer sur le tableau pour l'admirer.

Dans leur boutique, coiffés du turban blanc, trois Arabes cousent lentement le manteau qu'attend le cheik. Le voisin se repose : il lit un parchemin que zèbrent d'immenses majuscules. En face, l'industriel a mis sa marchandise en caisse et colle sur le bois l'étiquette de destination. Le fellah a tendu l'échine et reçu le fardeau. Sur son bourriquet, tout harnaché de laine rouge et faisant sonner, par son trot saccadé, les petites pièces de cuivre appendues en chapelet sur les naseaux, la « musulmane » va au bain : elle est en entier cachée sous les mille plis de sa gandourah de soie noire; le voile blanc, taillé en pointe, qui descend du front devant la face, ne permet qu'aux yeux de se montrer; les babouches jaunes, engagées dans le large étrier, rappellent seules qu'il y a quelque chose d'humain sur le bourriquet. Avec un soin pieux, l'ânier veille à l'équilibre de l'amazone, dont il soutient les reins fort respectueusement.

Gravement, le cheik, — mari de la « musulmane » ou client des tailleurs en travail, — suit le bourriquet. Le turban vert met de l'ombre sur sa figure, et de ses épaules tombe, droit jusqu'aux pieds, le long caftan de drap.

Parmi les maisons anciennes, bien ébranlées sur leur base, on signale aux voyageurs la « maison de Bonaparte. » Elle est de modeste apparence et n'attire pas le regard. Celui qui voulut posséder ce souvenir était un musulman fidèle, et à ceux qui le questionnaient sur l'enthousiasme avec lequel il prononçait le nom de *Bounabarti*, il répondait : « Cet homme, ce chrétien aurait pu détruire toutes les mosquées, et il ne les a pas détruites. »

Vers la mer, on signalera désormais à Suez la « maison de la division, » c'est-à-dire la maison où vécut pendant dix années l'ingénieur chargé du canal maritime pour la division de Suez, M. Larousse.

M. Larousse a fait les premiers sondages dans le golfe, et malgré les fatigues de sa mission il aura lutté jusqu'au dernier jour. Sa demeure se fait remarquer par une extrême simplicité. Le jardin, ou, pour dire mieux, la cour intérieure de l'habitation devenue jardin, vit croître — miracle à Suez! — quelques arbustes. « Dans cette plaine sablonneuse, disaient de Suez MM. Ferret et Galinier, en 1839-1840, on ne connaît pas le luxe des jardins; on ne voit pas un arbre, pas même une fontaine où l'on puisse se désaltérer durant les




XX

PLANCHE XX.

FONTAINES DE MOÏSE.

chaleurs accablantes du jour. Les habitants ne boivent pas d'autre eau qu'une eau saumâtre, encore sont-ils obligés de l'aller prendre à plusieurs lieues de l'autre côté du golfe. Aussi la vend-on une piastre — 25 centimes — l'outre, qui contient 25 à 30 litres; et dans les grandes sécheresses le prix va quelquefois à 9 ou 10 piastres, c'est-à-dire 40 à 50 sous. »

Cette eau saumâtre, la seule que l'on pût boire à Suez à l'époque où MM. Ferret et Galinier, missionnaires du gouvernement français, s'arrêtaient dans la « ville de la soif », était apportée, par des caravanes, des « fontaines de Moïse. »

Les fontaines de Moïse ne sont plus aujourd'hui qu'un but d'excursion.

La Bible (Exode) dit au chapitre xv, verset 22 : « Après cela, Moïse fit partir les Israélites de la mer Rouge, et ils tirèrent vers le désert de Sur, et ayant marché trois jours par le désert, ils ne trouvaient point d'eau. » — Puis au verset 23 : « De là, ils vinrent à Mara ; mais ils ne pouvaient boire des eaux de Mara parce qu'elles étaient amères; c'est pourquoi ce lieu fut appelé Mara (amer). » — Au verset 27 : « Puis ils vinrent à Elim, où il y avait douze fontaines et soixante-dix palmiers; et ils campèrent auprès des eaux. »

Les douze fontaines et les troncs des soixante-dix palmiers peuvent encore être comptés.

## IV

En entrant à Port-Saïd, le voyageur est émerveillé. Il sait que les bassins, que la ville sont choses récemment créées et son esprit a quelque peine à concevoir comment tant de choses ont été faites en si peu de temps. C'est un véritable voyage de découvertes qui commence : on voit, on constate, on admire et on continue sa route, sans trouver le loisir d'une réflexion. A Port-Saïd succède la traversée des lacs Menzaleh, ce redoutable problème si complétement résolu ; — Kantara, cette énigme ; — El Guisr, ce coup d'audace ; — le lac Timsah, ce perpétuel sujet d'étonnement ; — Ismaïlia, le chef-d'œuvre de l'isthme ; — le Sérapeum, qui rappelle El Guisr ; — les lacs Amers, cette mer intérieure ; — Chalouf, la plaine de Suez, où la grandeur du travail exécuté est évidente. D'étape en étape le voyageur parcourt les 162 kilomètres du canal maritime sans qu'il lui soit possible de voir autre chose que « du nouveau. » Et l'esprit s'habitue si bien à cette succession de choses créées, qu'il finit par les trouver naturelles, oubliant, au terme de sa course, de comparer ce qui existe à ce qui était. Mais Suez est là, avec sa vieille ville et son passé historique, qui dit à ceux qui viennent du canal : « Souviens-toi de ce que je fus; vois ce que je suis et songe à ce que je serai! Je fus le premier entrepôt commercial du monde et la source de grandes richesses; la mer, qui venait mourir à mes pieds, était la route unique des navigateurs et des marchands qui trafiquaient entre l'occident et l'orient. Un homme vint qui

contourna l'Afrique et me déposséda : délaissée, perdue, condamnée, je devenais une ruine lorsque l'exécution du canal des deux mers est venue me rendre l'espoir. »

C'est en interrogeant le passé historique de la mer Rouge que l'on pressent l'avenir qu'inaugure l'ouverture du grand canal maritime.

## V

Les Phéniciens, à qui leur territoire ne suffisait pas pour alimenter l'Europe des produits orientaux, pénétrèrent dans l'intérieur de l'Asie et s'établirent sur divers points du golfe Arabique ou mer Rouge. De ces points, où s'entreposaient les produits indiens, des caravanes emportaient les marchandises aux ports de Phénicie.

L'Égypte, si merveilleusement placée pour s'emparer de ce grand courant commercial, le dédaignait. L'Égyptien vivait largement de son propre sol et n'ambitionnait pas de richesses nouvelles. Cependant Sésostris voulut enrichir les Égyptiens malgré eux : il parvint à lancer quatre cents vaisseaux dans le golfe Arabique, à soumettre tous les pays qui s'étendaient le long de la mer Rouge (mer Erythrée) et poussa ses armées victorieuses jusqu'aux bords du Gange. Tant d'efforts restèrent infructueux : à la mort de Sésostris, l'Égypte en revint promptement à son apathique modestie.

Les Phéniciens reprirent leur commerce avec l'Inde et l'étendirent aux côtes orientales d'Afrique. Tyr demeura l'entrepôt principal des échanges, ce qui faisait « de ses marchands, des princes et de ses trafiquants les honorables de la terre, » dit Isaïe.

Sous les règnes de David et de Salomon, les Israélites vinrent prendre une part de ce mouvement commercial qui enrichissait Tyr. Ils occupèrent quelques points de la mer Rouge et furent favorisés dans leur entreprise par l'habileté avec laquelle Salomon sut entretenir des rapports d'amitié avec Hiram, roi de Tyr. Les flottes de Salomon naviguèrent dans la mer Rouge, conduites d'ailleurs par des pilotes phéniciens. La nécessité, pour les marins de cette époque, de ne jamais s'éloigner des côtes, lesquelles sont parsemées d'îlots et d'écueils, rendait indispensable l'emploi de ces pilotes, accoutumés à cette difficile navigation.

Les conquêtes d'Alexandre, poursuivies jusque dans l'Indostan, témoignent de l'importance qu'avait le commerce à cette époque. Le fondateur d'Alexandrie créa le véritable entrepôt qui devait unir l'Occident et l'Orient.

Le fils de Lagus, Ptolémée, comprit si bien le développement que devait prendre Alexandrie, qu'il en fit le siége du gouvernement et construisit le « fanal de l'île de Pharos » pour protéger l'entrée du port. Son fils, Ptolémée Philadelphe, pour favoriser encore ce développement, auquel Tyr voulait s'opposer et semblait devoir combattre avec succès, voulut unir la mer Rouge à la mer Méditerranée par un canal de « cent coudées

de large et de trente de profondeur, » lequel devait aller de Suez à la branche pélusiaque du Nil. Ce canal n'ayant pu être achevé, son promoteur essaya d'y suppléer en fondant Bérénice, sur la côte occidentale de la mer Rouge. De Bérénice, les marchandises étaient transportées par caravanes jusqu'à Copte, ville de l'intérieur, à six milles du Nil, d'où un canal permettait de les conduire au fleuve qui descendait vers la Méditerranée. D'après Pline, il y avait entre Bérénice et Copte une distance de 858 milles romains, route traversant le désert. — Des puits alimentaient d'eau les caravanes. — Ce coup décisif assura aux Égyptiens la victoire sur Tyr.

Les Perses recevaient, par la voie de terre, certaines quantités de produits indiens. Les caravanes venaient des bords de l'Indus jusqu'à ceux de l'Oxus et les marchandises descendaient ensuite jusqu'à la mer Caspienne. De là, soit par terre, soit par les rivières navigables, les marchands les distribuaient aux divers marchés.

Il ne fallut rien moins que les envahissements de l'empire romain pour troubler la fructueuse quiétude des rois d'Égypte et de Syrie. Maîtres de toute l'Italie, de la Sicile, de Carthage, de la Macédoine, de la Grèce et de la Syrie, les Romains firent de l'Égypte une de leurs provinces.

L'Inde ne donnait encore à l'Europe que les produits les plus précieux, et Rome, enrichie par ses victoires, pouvait seule payer le luxe de la soie, des perles, des tissus d'or, de l'ivoire, etc. Sous les Romains, l'Égypte commerçante prospéra et le mouvement d'entrepôt s'accrut.

Les marins qui allaient dans l'Inde y portaient des draps légers, du linge ouvré, quelques pierres précieuses et des aromates inconnus aux Indiens; du corail, des vases de verre, de l'orfèvrerie, des vins d'Italie, de Grèce, d'Arabie; du cuivre, de l'étain, du plomb, des ceintures tissées et des monnaies d'or et d'argent. Ils échangeaient ces produits contre des épices, des pierres précieuses, des étoffes de soie, de la soie filée, du drap de coton, du poivre noir, de l'ivoire, de la myrrhe, diverses étoffes unies ou ornées de fleurs, des écailles de tortue, des pierres transparentes et des diamants. Cette nomenclature est donnée dans le *Peryplus Maris Erythrœi* attribué à Arrien.

Mais divers événements devaient se produire qui allaient porter un coup funeste au développement de l'entrepôt d'Alexandrie. Les Perses, après avoir renversé l'empire des Parthes et rétabli sur le trône la race de leurs anciens rois, portèrent leurs vues sur l'Inde et résolurent de détourner à leur profit le courant commercial de la mer Rouge. Ils attirèrent à eux les marchandises auxquelles ils faisaient prendre la voie de l'Euphrate et du Tigre. Ils parvinrent ainsi à s'emparer de tout le commerce de la soie. Mais ce succès ne fut que passager.

Mahomet soulève l'Arabie. L'Égypte et la Perse sont conquises. Les Arabes s'emparent du mouvement commercial, l'annulent, et l'Europe se voit absolument privée de toute communication commerciale avec ceux qui venaient de s'emparer du commerce indien. Quelques caravanes, accomplissant des merveilles de courage, de persévérance et de ruse, parvenaient bien à Constantinople avec quelques ballots de soie; mais que pouvait être un tel

arrivage sur un marché où les produits indiens s'accumulaient jadis? Cet exclusivisme oriental donna naissance à des projets qui témoignent de l'impatience avec laquelle l'Europe supportait cette condamnation. Un Génois, par exemple, proposa de « faire venir les marchandises de l'Inde à Astrakan, pour leur faire remonter le Volga, les transporter à Moscou et ensuite à Riga, par les rivières de Mosca et de Duna, et de Riga dans l'Europe par la mer Baltique. »

Venise et Amalphi se firent remarquer par les entrepôts de produits indiens et chinois que leurs commerçants réussirent à former en dépit de toutes les difficultés. Le goût des marchandises orientales était d'autant plus vif, que l'on connaissait les obstacles à vaincre pour se les procurer. Marseille imita Venise et parvint à « nouer des relations avec le Levant. » Cette intervention des Marseillais fut signalée par un succès : ils étaient parvenus à s'entendre avec les Orientaux. Mais les croisades vinrent compromettre ces résultats.

Les Génois et les Vénitiens luttèrent d'influence à Constantinople, et les derniers, battus, jetèrent les yeux sur Alexandrie. Le Pape autorisa les Vénitiens « à trafiquer avec les infidèles » et à équiper des vaisseaux pour les ports d'Égypte et de Syrie. La République conclut un traité de commerce avec les Soudans.

Florence créa la banque qui fit sa réputation et sa richesse, elle développa ses institutions commerciales, industrielles et financières, et s'empara de Pise pour avoir un port.

Ce fut un mouvement prodigieux, une émulation extraordinaire dans tout le bassin méditerranéen. La mer Rouge était de nouveau sillonnée de navires.

Cette renaissance eut en Europe un retentissement d'autant plus prolongé que les croisades avaient développé le goût des choses orientales et qu'un grand besoin de commerce existait partout. En traversant l'Italie, les défenseurs de la croix n'avaient pu s'empêcher d'admirer et d'envier les richesses des Vénitiens, des Génois et des Pisans. Et toutes ces richesses étaient la conséquence du commerce avec l'Orient!

On vit, à ce moment même où les relations avec l'Inde, par l'Égypte, se développaient rapidement; on vit au nord de la Baltique surgir de nouveaux marchands qui paraissaient résolus à prendre leur part du grand trafic. Unis en une confédération puissante, dite « Ligue anséatique, » les marchands du Nord s'installèrent à Bruges et accaparèrent tous les produits de l'Allemagne, notamment l'or et l'argent que des mines abondantes fournissaient, et les étoffes que les manufactures tissaient. Cet or et cet argent et ces produits manufacturés étaient indispensables aux Vénitiens, aux Génois et aux Pisans pour les échanger en Égypte et à Constantinople. L'entrepôt de Bruges seul pouvait fournir l'aliment d'échange pour les marchés orientaux. C'est ainsi que Bruges devint le « magasin général du commerce européen. »

On s'inquiéta alors des moyens à employer pour éviter l'intermédiaire des Orientaux. L'idée d'aller soi-même aux lieux de production se répandit. Marco Polo mit cette idée à exécution. Pendant vingt-six ans il parcourut l'Asie, négociant et trafiquant.

Les résultats du grand voyage de Marco Polo étaient le sujet de toutes les conjectures et l'on discutait activement la question des routes définitives à adopter, lorsque la prise de Constantinople par Mahomet II, « sultan des Turcs », rendit toute hésitation impossible : les Génois sont chassés de Péra, et la route de l'Inde par la mer Noire est fermée. Venise triomphait : elle avait réellement le monopole du commerce oriental.

Vers la fin du xv<sup>e</sup> siècle, l'Angleterre commença à envoyer des vaisseaux dans la Méditerranée.

Le monopole quasi despotique des Vénitiens excitait d'ardentes jalousies. Le nom de Marco Polo, dont les Vénitiens s'enorgueillissaient à juste titre, était sur toutes les lèvres, et chaque jour voyait éclore un nouveau projet de voyage par delà l'Égypte, vers ces pays privilégiés qui produisaient tant de richesses.

Christophe Colomb veut « ouvrir une communication plus prompte avec l'Inde, en suivant une route directe à l'occident. » Il découvre l'Amérique.

Vasco de Gama quitte Lisbonne — 9 juillet 1497 — pour doubler l'Afrique. Il arrive à Calicut, sur la côte de Malabar, le 22 mai 1498. La route nouvelle est acquise, l'ancienne route est condamnée.

Une navigation continue, cependant, à exister dans la mer Rouge en faveur des Égyptiens et des Vénitiens; mais chaque jour, pour ainsi dire, on en constate la diminution. En vain, le souverain égyptien menace-t-il d'exterminer « tous les chrétiens d'Égypte, de Syrie et de Palestine si le Pape n'obtient pas des Portugais la renonciation à tous droits de trafic en Orient »; en vain le Soudan équipe-t-il une flotte pour détruire « les usurpateurs »; en vain Sélim I<sup>er</sup> accorde-t-il aux Vénitiens d'exceptionnelles faveurs, édictant, par exemple, que « les productions de l'Orient sont déchargées de tout droit dans toute l'étendue des États turcs quand elles viennent d'Alexandrie et prohibées quand elles viennent de Lisbonne », rien ne pouvait lutter contre l'avantage réel que procurait la découverte du cap de Bonne-Espérance.

La mer Rouge semblait à tout jamais abandonnée.

## VI

A l'aurore du xix<sup>e</sup> siècle, la navigation par le cap des Tempêtes était devenue comme une fâcheuse nécessité, presque un mode barbare de communication en face des progrès mécaniques accomplis, des entreprises poursuivies et exécutées en Europe.

L'heure était venue de renverser le seul obstacle qui s'opposait à la communication directe entre l'Occident et l'Orient, — l'isthme de Suez.

Voltaire avait écrit dans son *Essai sur les mœurs :* « L'entreprise de renouveler en

Égypte l'ancien canal creusé par les rois et rétabli ensuite par Trajan, et de rejoindre ainsi le Nil à la mer Rouge, est digne des siècles les plus éclairés. »

M. de Lesseps, lui, voulait plus, voulait mieux : « Il ne s'agit plus seulement, disait-il à Marseille, de mettre en communication le Nil avec la mer Rouge, mais bien de percer, en ligne directe, de la Méditerranée à la mer Rouge, une immense tranchée; de créer, en un mot, un véritable Bosphore. »

On recula d'abord devant la grandeur du problème, et l'Angleterre elle-même parut se contenter du chemin de fer de Waghorn, qui, du moins, permettait le transport des dépêches de Londres à Bombay.

M. Ferdinand de Lesseps n'eut, lui, aucune hésitation : il entreprit l'œuvre de l'union des deux mers, et il acheva son œuvre!